



Raitiotien seisakkeet

Citation

Chudoba, M., Rajaniemi, J., & Virkkala, J. (Toimittajat) (2015). Raitiotien seisakkeet: Yhdyskuntasuunnittelun jatkokurssi A ja B. Tampere University of Technology, School of Architecture.

Year

2015

Version

Publisher's PDF (version of record)

Link to publication

TUTCRIS Portal (<http://www.tut.fi/tutcris>)

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright, please contact cris.tau@tuni.fi, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



RAITIOTIEN SEISAKKEET

YHDYSKUNTASUUNNITTELUN JATKOKURSSI A JA B
2014



TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO



YHDYSKUNTASUUNNITTELUN JATKOKURSSI A JA B
2014

Tampereen teknillinen yliopisto
Arkkitehtuurin laitos
Talouden ja rakentamisen tiedekunta
Tampere 2015

Toim:

Minna Chudoba

Juho Rajaniemi

Julia Virkkala

Raitiotien seisakkeet

Yhdyskuntasuunnittelun jatkokurssi A ja B
2014

Taitto

Julia Virkkala

Paino

Juvenes Print

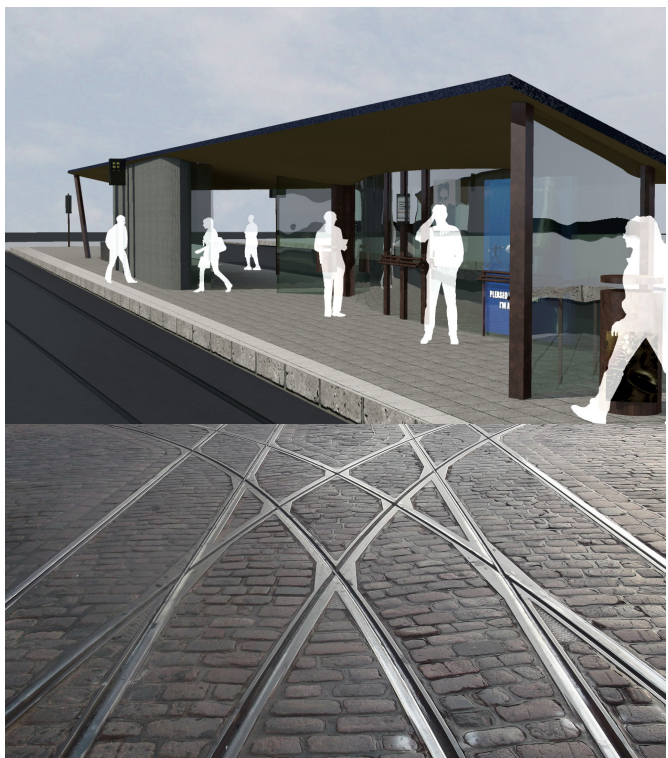
ISBN 978-952-15-3456-0 (nid.)

ISBN 978-952-15-3457-7 (PDF)





HALLUA 1

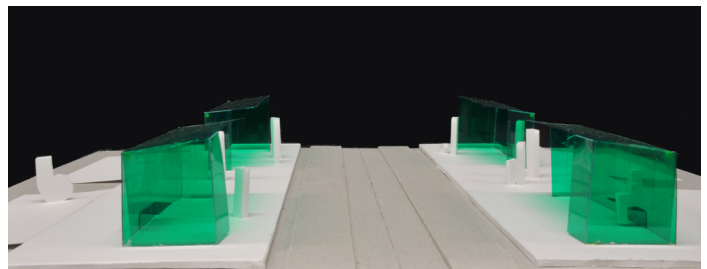
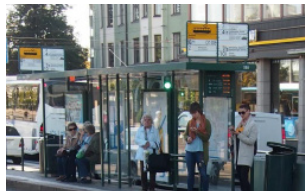
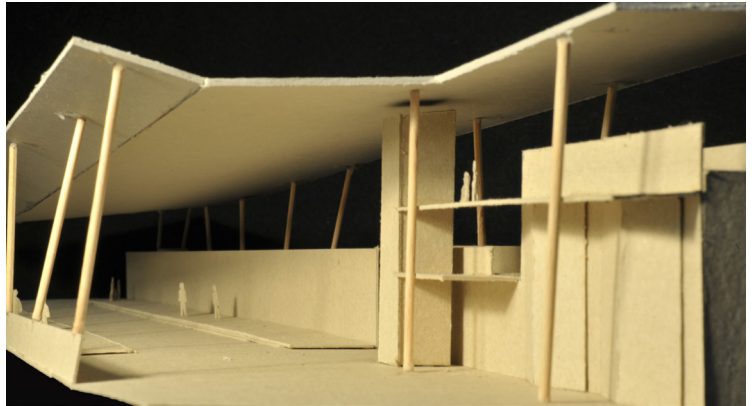


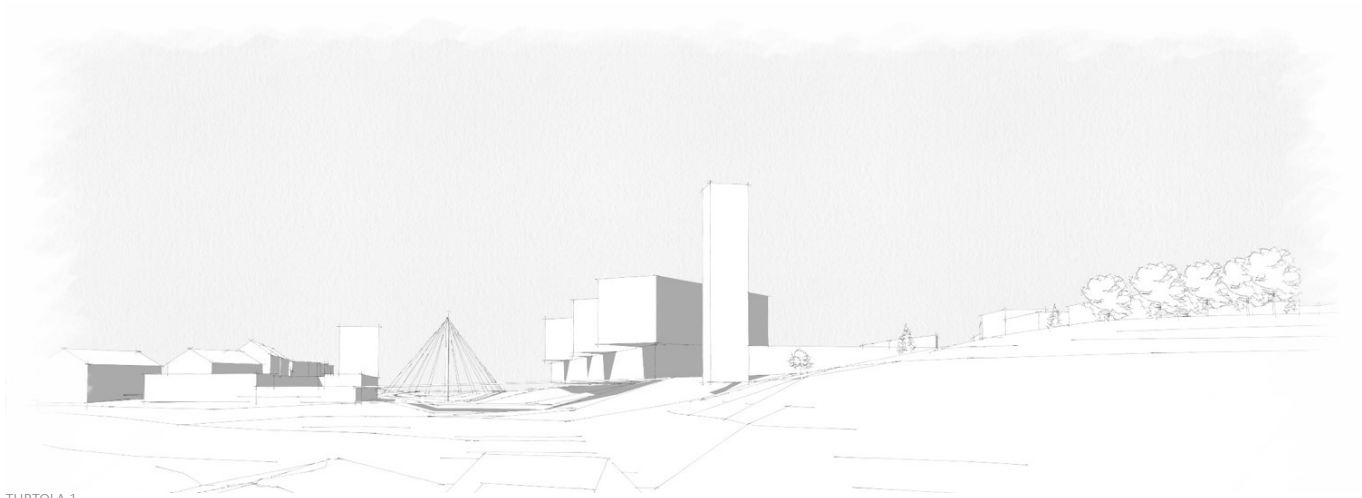
HAKAMETSÄ 1

MIKAEL VUORINEN

Sisältö

Esipuhe	8
Raitiotiekaupunkia suunnittelemassa	10
Seisakkeiden suunnittelu	12
Ekskursio & analyysit	14
Esseet	16
Raitiotien kehityslinjat ja katkokset	16
Raitiotieliikenne ihmisten puheissa Tampereella ja Helsingissä	22
Pispalan valtatie vs. Paasikiventie	30
Tehtävänanto	36
Ryhmätyöt	38
Kalervo	38
Hakametsä	43
Kummola	46
Turtola	50
Ihmisten Turtola	54
Moro-tunneli (planning)	59
Moro-tunneli (design)	61
Leikkivä Hallila (planning)	64
Leikkivä Hallila (design)	67
Hallilan Pehkusuo	71
Kurssille osallistuneet	74





TURTOLA 1



MIKAEL VUORINEN

Esipuhe

Vallitsevana suuntauksena useimmissa tieteissä on jo vuosikymmeniä ollut erikoistuminen yhä pienempiin osa-alueisiin jatkuvasti kasvavan tietomäärän vuoksi. Sen sijaan nykypäivän kaupunkisuunnittelussa tarve on jokseenkin päinvastainen: asioita monesta eri näkökulmasta pohtivilla generalisteilla on nyt kysyntää. Tämän lisäksi neuvottelutaitoja tarvitaan työelämässä vielä aiempaa enemmän. Kaksi tärkeintä lähtökohtaa raitiotiekurssilla olivat juuri nämä: erilaisiin lähestymistapoihin tutustuminen ja käytännön neuvottelutaitojen opettelu.

Kurssia suunniteltaessa eri alojen opettajat ottivat idean monitieteisestä suunnittelukurssista innolla vastaan ja osallistuivat myös kurssin käytännön opetustyöhön. Vaikka päävastuu kurssin järjestämisestä olikin allekirjoittaneella ja yliopistonlehtori Minna Chudoballa, kuuluu kiitos kurssin mahdollistamisesta ja onnistumisesta myös professori Kalevi Korpelalle, professori Harri Melinille, yliopistonlehtori Virve Peterille, tutkijatohtori Kalle Vaismaalle ja monille vierailuluennointisijoille. Ilman Tampereen kaupungin henkistä ja rahallista tukea kurssia tuskin olisi voinut toteuttaa. Yhdyskuntasuunnittelupäällikkö Hanna Montonen oli mukana kurssin suunnittelussa alusta alkaen ja antoi yhdessä projektipäällikkö Ville-Mikael Tuomisen kanssa arvokasta osaamistaan kurssilaisten käyttöön.

Kurssi jakautui kolmeen viiden opintopisteen suuruiseen osaan: 1) kaupunkiraitiotien seisakkeen ja sen lähiympäristön suunnittelu (urban design), 2) raitiotien vaikutusten tutkiminen ja suunnittelu kaupunginosan tasolla (urban planning) sekä 3) aihepiiriin liittyvä tutkielmaessee yksilötyönä. Suunnittelukohteina oli kolme Tampereen raitiotien yleissuunnitelmassa esitettyä seisaketta ympäristöineen: Hallila, Turtola ja Hakametsä.

Kurssi oli tarkoitettu sekä Tampereen teknillisen yliopiston että Tampereen yliopiston opiskelijoille ja sen 21 osallistujaa edustivat pääsääntöisesti arkkitehtuurin, liikennesuunnittelun, psykologian ja sosiologian aloja. Tietääkseni maisterivaiheessa ei Tampereella viime vuosina ole näin laajaa poikkitieteellistä opintojaksoa järjestetty, joten siinä mielessä raitiotiekurssi avasi uusia uria.

Tampereen raitiotie osoittautui aihepiiriltään odotettuakin hedelmällisemmäksi. Siihen pystyi luontevasti liittämään eri alojen lähestymistapoja tavoilla, jotka olivat ymmärrettäviä myös toisten alojen opiskelijoille. Toisaalta taustalla oli todellinen raitiotiesuunnitelma, joka uskoakseni konkretisoi tehtävänantoa ja loi lisämotivaatiota harjoitustyön laatimiselle. Raitiotien problematiikka on myös riittävän, mutta ei liian monimutkai-

nen: aiheeseen liittyy toki paljon eri muuttujia, mutta siihen pystyy kuitenkin perehtymään ilman aiempia erityisopintoja. Raitiotie on koko Euroopan tasolla ajankohtainen asia, sillä uusia raitiotielinjastoja on rakennettu kiihtyvällä tahdilla 1980-luvulta lähtien.

Raitiokurssin tulokset ovat kahden päätavoitteen osalta erittäin positiivisia: opiskelijat – ja opettajat heidän mukanaan – saivat uusia näkökulmia luentojen ja niihin liittyvien monipuolisten keskustelujen kautta. Moni luennoitsija totesi, että näin aktiivisesti keskustelevaa opiskelijajoukkoa saa hakea. Lasse Peltonen ja Jonna Kangasoja Akordi Oy:stä opettivat yhden kokonaisen päivän neuvottelutaitoja, joita ainakin oppimispäiväkirjojen perusteella useimmat opiskelijat sovelsivat ryhmätyössään.

Opiskelijoiden harjoitustöissä tuli esille yksittäisiä mielenkiintoisia ideoita, joita Tampereen kaupunki pystyy toivottavasti käyttämään apuna raitiotieseisakkeiden ja niitä ympäröivien alueiden suunnittelussa. Tutkielmaesseeissään opiskelijat lähestyivät valitsemaansa raitiotiehen liittyvää aihetta lähtökoh-
tiansa ja kiinnostuksensa pohjalta. Kolme esseetä on valittu lukijoiden iloksi myös tähän julkaisuun. Muutama opiskelija kävi esittelemässä harjoitustöiden antia Valoa pimeyteen-tiedetapahtumassa tammikuussa 2015. Tuolloin todettiin jälleen kerran, että raitiotieaihe kiinnostaa myös suurta yleisöä.

Opintokokonaisuus sai sen verran myönteistä palautetta, että pyrimme myös tulevana syksynä järjestämään vastaavan kurssin, tosin aihepiiri lienee tuolloin jokin muu kuin raitiotie. Pyrimme ottamaan opiksi myös muutamista valuviasta. Ryhmien työskentelyaikataulujen suunnitteluun tullaan käyttämään enemmän aikaa. Lisäksi palautettavia asiakirjoja muutetaan sellaisiksi, että työmäärä eri alojen opiskelijoiden välillä jakautuisi tasaisemmin ja että he pystyisivät entistäkin paremmin käyttämään osaamistaan. Kaiken kaikkiaan opintojakso jätti minulle, ja toivottavasti myös muille osallisille, hyvän mielen. Kurssin innoittamana jään odottamaan Tampereen raitiotietä ja sen mukanaan tuomia kaupunkirakenteellisia uudistuksia sekä yliopistojen yhdistämishankkeen, Tampere3:n, myötä avautuvia monitieteisiä opetus- ja tutkimusmahdollisuuksia.

Juho Rajaniemi
yhdyskuntasuunnittelun professori
Tampereen teknillinen yliopisto



ANU VALLI

Raitiotiekaupunkia suunnittelemassa

Tampereella tehdään suomalaisen kaupunkisuunnittelun historiaa suunnittelemalla raitiotiejärjestelmää, jossa ratikka tulisi aivan uutena joukkoliikennevälineenä soljumaan kaupungin kaduille. Työhön ryhtymisen tärkein ponnin on ollut luja jaettu näkemys kaupungin kasvattamisesta sisäänpäin täydennysrakentamalla. Tampere on pitkään ollut kasvun uralla ja vuosittain uusia asukkaita tulee alun kolmattatuhatta. Houkuttimia on monia: mainio sijainti Suomen kartalla, rikas koulutustarjonta, elinkeinomahdollisuudet ja kaiken sitojana ainutlaatuinen tamperelainen kulttuuri ja konstailematon elämäntapa. Ratikalla eivät uudet asukkaat saavu, mutta kiinnostusta se kerää, jopa investointeihin asti. Rakentaminen, investoinnit edellyttävät luottamusta. Myös joukkoliikenteen tarjonnan pysyvyyteen tulee luottaa. Raitiotien linjat pysyvät paikoillaan ja eikä taajan vuorovälin ansiosta aikatauluja tarvitse vilkuilla. Näiden etujen ansiosta syntyvät päätökset kiinnittyä kaupunkiin. Ratikka ilmentää viitaalisuutta ja siksi imagokin kirkastuu: uusi, linjakas, erottuva, poikkeuksellinen, ympäristön ystävä. Mutta myös hintava, urbanisoiva sekä johdonmukaista ja päättäväistä kaupunkikehittämistä vaativa.

Kaupunkisuunnittelussa ei ole vuosikausiin ollut täsmätarvetta kehittää taitoja ratikkakaupungin suunnittelussa. Nyt on. Sitä on syntynyt kun Tampereen kaupunginvaltuusto päätti kesäkuussa 2014 jatkaa raitiotien yleissuunnitelmasta kehitysvaiheeseen ja kun lähestytään rakentamispäätöksen tekemisen ajankohtaa syksyllä 2016, jolloin voidaan siitä riippuen piankin olla toteuttamisvaiheessa. On aivan poikkeuksellista voida opiskella ja työskennellä uljaalla kaupunkisuunnittelualalla ajanjaksona, jolloin suomalaisen kaupunkiin suunnitellaan tällaista infrahanketta, tositaroituksella. Se sitoo yhteen rakkaat viholliset: kaavoituksen ja liikennesuunnittelun ja muille kiinnostaville lähitieteenaloille tulee hieno rooli toimia puhemiehenä. Psykologia, sosiologia, kaupunkitalous muiden muassa saavat olla liiton syntymistä vahvistamassa. Myös neuvottelu- ja sovitelutaidoille on tarvetta.

Raitiotiehankkeessa on vielä paljon tekemistä ennen kuin linjojen koeajolle päästään. Sen infran rakentamista kilpailutetaan, suunnitteluohjeita luodaan, katutiloja suunnitellaan, kaluston ominaisuuksia vertaillaan, visuaalisuutta hahmotellaan, viestintää ja osallistamista pohditaan, ja ehkä viileimpänä asiana; ratkotaan talousyhtälöitä. Asemakaavoituksessa varaudutaan yleissuunnitelman mukaisiin joukkoliikennekäytäviin olipa käyttäjä bussi tai raitiovaunu. Suuren päätöksen tekijät punnitsevat tämän aikaa tulevaisuusskenaarioita, joissa megatrendeistä pitäisi osata nähdä Tampereen tulevaisuuskuva.

Nämä asiat kävivät yhteen Tampereen yliopiston, Tampereen teknillisen yliopiston ja kaupungin yhteistyöllä läpiviedyllä ratikkaympäristökurssilla. On mainiota ajatella, että ammatillinen yhteen tuleminen voisi konkretisoitua rakentamisessa. Raitiotien on tarkoitus yhdistää toisiinsa tiivis ydinkeskusta, keskussairaala, rautatieasema ja yliopistot: tehokkaalla joukkoliikennevälineellä voisi kurvailla tytärkaupunki Hervannasta kaupungin ydinkeskustaan, jääden vaunusta parhaalla paikalla ja astellen nappaskengillä esteettömästi karonkasta toiseen. Tai länneä Lentävänniemen asuinalueelta voisi asioida huonojalkainenkin itään yliopistosairaalaan omin toimin. Työvoima, asukkaat, matkailijat, monenikäiset voisivat liikkua sulavasti paikasta toiseen. Tällaisia asioita kaupunkisuunnittelulla tehdään mahdolliseksi, tavallisen elämän puitteita, epätavallisen mielenkiintoisissa töissä.

Tampereen kaupungin maankäytön suunnittelulla ja raitiotiehankkeella oli ajankohtainen tilaisuus olla tekemässä ja oppimassa monitieteistä opintokokonaisuutta idearikkaassa nykyisten ja tulevien asiantuntijoiden joukossa. Kokemukset siirtyvät käytäntöihin loputtoman kaupunkikehittämisen työn parissa.

Tampereella 2.2.2015

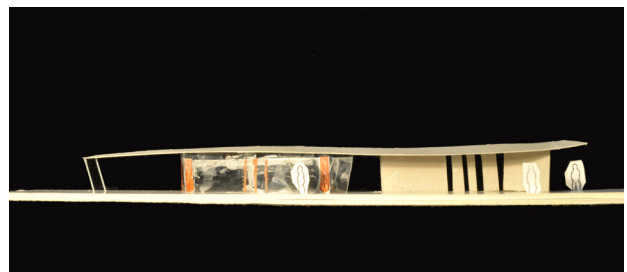
Ville-Mikael Tuominen
projektipäällikkö, raitiotiehanke

Hanna Montonen
yhdyskuntasuunnittelupäällikkö
Kaupunkiympäristön kehittäminen

Tampereen kaupunki



MIKAEL VUORINEN



Seisakkeiden suunnittelu

Ryhmätöiden tekemisestä

Vuoden 2014 Yhdyskuntasuunnittelun jatkokurssin aiheena oli Tampereelle toteutettava kaupunkiraitiotie, joka tulee helpottamaan huomattavasti kulkemista Tampereella tulevaisuudessa.

Kurssi oli sisällöltään ja osallistujiltaan epätavanomainen. Osallistujia kurssilla oli useammasta eri tiedekunnasta: Tampereen teknillisen yliopiston arkkitehtiopiskelijoita ja liikennesuunnittelun opiskelijoita, Tampereen yliopistolta psykologian sekä sosiologian opiskelijoita.

Kolmiosaisen kurssin painopiste oli urban design-osuudella, muiden ollessa vapaavalintaisia. Suunnittelukohteina poikkiteieteellisesti muodostetuilla ryhmillä oli kolme Tampereen raitiotien yleissuunnitelmassa esitettyä seisaketta: Hakametsä, Turtola ja Hallila. Useat osallistajat olivat valinneet myös planning-osuuden, johon koottiin jäsenistö kunkin seisakkeen design-osuuden ryhmistä.

Kurssi oli kokonaisuudessaan kiinnostava yhdistelmä sosiologiaa, liikennetekniisiä ja arkkitehtonisia haasteita.

Työn eteneminen

Kurssin aluksi osallistujat tutustuivat suunnittelukohteiksi valikoituneiden raitiotiesisakkeiden sijoituspaikkoihin ja niiden lähiympäristöön; bussilla tehty tutustumiskäynti Hakametsään, Turtolaan ja Hallilaan auttoi luomaan ensikosketuksen suunnitteluympäristöihin. Maastonmuodot, alueen infrastruktuuri ja välimatkat konkretisoituivat ja varsinainen analyysiosuus saattoi alkaa. Ryhmät oli jaettu etukäteen ryhmäroolitestin perusteella niin, että ryhmadynamiikan kannalta jäsenistö täydentäisi mahdollisimman hyvin toisiaan ja niin, että joka ryhmään saatiin laajasti eri alojen opiskelijoita.

Suunnittelu aloitettiin tekemällä ympäristöanalyysi kustakin suunnittelualueesta. Analyysivaiheessa pystyttiin hyödyntämään kokonaisvaltaisesti kaikkien ryhmän jäsenen osaamista; analyysiin saatiin kokonaisvaltaisempia näkökulmia myös liikenne-

suunnittelullisesta, psykologisesta ja sosiologisesta näkökulmasta. Analyysivaiheen tuloksia pystyttiin käyttämään hyödyksi myös planning-osuuden ryhmätöissä.

Raitioteiden seisakkeiden suunnittelu on haastavaa arkkitehteillekin. Alueet olivat kukin osaltaan haastavia kaupunkikuvallisessa, infrastruktuurillisessa sekä liikennesuunnittelullisessa mielessä. Analyysivaiheen aikana työnjako saatiin useimmissa ryhmissä pysymään melko tasa-arvoisena; kurssin osallistujat olivat kokonaisuudessaan erittäin motivoituneita, ja kurssin erikoisempi sisältö kenties lisäsi osaltaan kiinnostusta.

Tampereen kaupunki oli sivuosassa mukana koko kurssin ajan, ja kaupungin edustajat Hanna Montonen ja Ville-Mikael Tuominen olivat ryhmätöiden esittelyissä paikalla. Tämä toi tietynlaista konkreettisuutta työskentelyyn, koska kaupunkiraitiotie erittäin todennäköisesti toteutuu, ja on mahdollista että harjoitustöistä on apua seisakkeiden suunnittelussa.

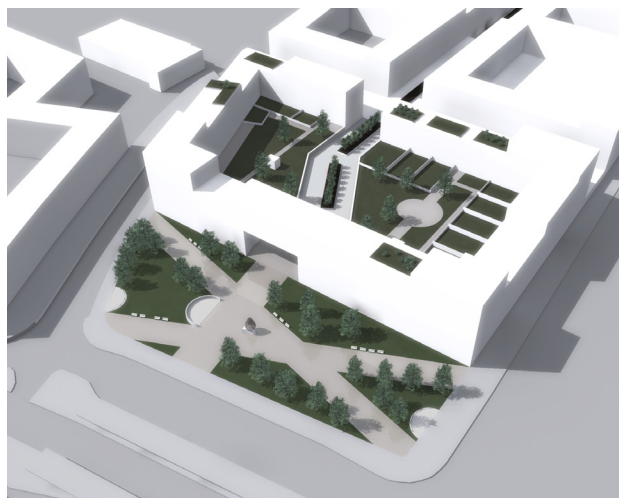
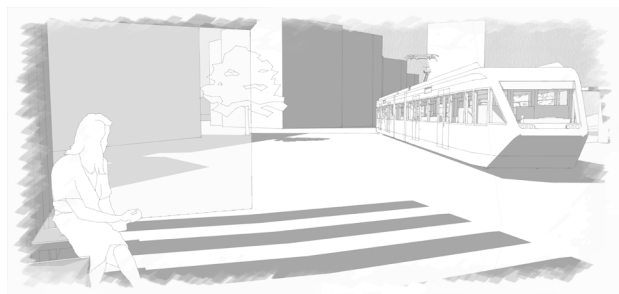
Työskentely poikkitieteellisissä ryhmissä

Kurssin aihe oli yhdyskuntasuunnittelun kurssiksi poikkeuksellinen, koska pakollisessa osuudessa, eli urban designissa keskityttiin enemmän seisakekatoksien suunnitteluun ja liikennesuunnitteluun kuin varsinaiseen yhdyskuntasuunnitteluun. Harjoitustyö käsitti myös seisakealueen välittömän lähiympäristön suunnittelua, mutta suurimmat haasteet kohdattiin nimenomaan liikennesuunnittelullisten ratkaisujen kohdalla.

Kurssilla opiskelijat eivät itse saaneet vaikuttaa ryhmien muodostamiseen, mikä oli tällä kurssilla toimiva ratkaisu, koska eri tiedekunnista tulleet eivät enimmäkseen tunteneet lainkaan toisiaan. Jokaisessa ryhmässä oli ainakin yksi arkkitehtiopiskelija, sekä useampia opiskelijoita muilta tieteenaloilta, ryhmäkoon ollessa pääosin 3-4 jäsentä. Urban planning-osuuden ryhmäkoot olivat joissain ryhmissä hieman isompia. Design-ryhmiä oli kutakin aluetta kohden kaksi ryhmää. Planning-osuuteen ryhmät koottiin kunkin alueen design-ryhmän niistä jäsenistä, jotka suorittivat myös tämän osuuden. Poikkeuksena oli Turtola, jolla oli myös planning-osuudella kaksi ryhmää.

Ryhmätyöskentely sujui pääosin hyvin suurimman osan ollessa erittäin motivoituneita. Analyysivaiheessa kaikki pystyivät osallistumaan tasapuolisesti töiden tekemiseen, mutta töiden edetessä vastuu siirtyi suureksi osaksi arkkitehtiopiskelijoille koska muiden alojen opiskelijoilla ei ollut riittävästi tietoteknistä tai visuaalista osaamista harjoitustöiden lopullisten kuvien tekemiseksi. Tämä aiheutti toisinaan melko kireitä aikatauluja visualisoinnin ollessa varsin aikaavievää työtä, mutta kaikki harjoitustyöt saatiin ajallaan valmiiksi.

Julia Virkkala
arkkitehtiopiskelija
Tampereen teknillinen yliopisto



Kyttäyskeikka Helsinkiin 17.09.2014

Kurssin alkuvaiheessa tehtiin ekskursio Suomen ainoaan kaupunkiin, jossa tällä hetkellä on raitiovaunuverkosto: Helsinkiin. Kyt-täyskeikan tarkoituksena oli tehdä havainnoivaa tutkimusta ryhmissä Helsingin raitiotiekulttuurista ja esitellä havainnointien tu-lokset muille kurssilaisille.



Kyttäyskeikalle lähdettiin keskiviikkoamuna 17.09.2014. Tutustuminen Helsingin raitiotiekulttuuriin oli luontevinta tehdä raitiovaunulla matkustaen, joten kurssilai-sille jaettiin Helsingin seudun liikenteen vuorokausiliput. Tämän jälkeen kurssilaiset hajaantuivat ja aloittivat tutkimuksensa ensimmäisestä sopivasti kohdalle osuneesta raitiovaunusta. Bussi takaisin Tampereelle lähti kello 15.20, joten aikaa havaintojen tekemiseen jäi noin viisi tuntia. Osa ryhmäläisistä palasi myöhemmällä bussilla, ja osa jäi Helsinkiin pidemmäksi aikaa.

Kyttäyskeikalle annetussa tehtävänannossa toivottiin osallistujien tekävän muistiin-panoja niin kirjallisesti kuin valokuvin. Lisäksi tarkkailussa kehoitettiin kiinnitettävän huomiota seuraaviin asioihin:

1. Ihmisten käyttäytymisen havainnointi

- rutinit, kirjoittamattomat säännöt, etäisyydet toisiin ihmisiin (julkinen, sosiaalinen, privaatti, intiimi), eleet ja ilmeet, keskustelutavat ja -aiheet, vallan ilmentymät ihmisten käyttäytymisessä (oikeus tilaan), eri ihmisryhmien käyttäytyminen (nuoret, seniorit jne.)

2. Seisakkeiden muotoilu ja tekniset yksityiskohdat

- seisakkeiden ilmeisyys ja muotoilu (kokonaisuus ja yksityiskohdat), opastusjärjestelmä (kokonai-suus ja yksityiskohdat), seisakkeiden fyysinen kestävyys, mahdolliset ilkeiden merkit, tagit ja graf-fitit, seisakkeiden näkyvyys ja huomioarvo, seisakkeen suhde ympäröivään katutilaan

3. Seisakkeiden lähiympäristön toiminnot

- palvelut (julkiset ja yksityiset), asuminen, virkistys- ja viheralueet, suojat alueet, teollisuus jne., toimintojen etäisyys seisakkeelta, reitit seisakkeelle, rakennusten suojautuminen/avautuminen raitiotielle ja seisakkeille, vallan ilmentymät rakennetussa ympäristössä, raitiovaunujen ja muun liikenteen suhde

Lisäksi ennen kytäyskeikalle lähtöä osallistujien toivottiin kirjaavan ylös omia oletuk-siaan edellä mainituista asioista.

Ennen kytäyskeikkaa Virve Peteri kertoi 10.9. etnografisesta ja havainnoivasta tutki-muksesta luennollaan, jolta osallistujat saattoivat poimia käyttökelpoisia menetelmiä kytäyskeikan havainnointia varten. Arkkitehtiopiskelijoille on varsin tuttua ympäris-tön ja kaupunkikuvan havainnoiminen ja analysoiminen, mutta ihmisten käyttäy-tymisen havainnointi oli varmasti tutumpaa sosiologian ja psykologian opiskelijoille.



Kyttäyskeikan havainnot:

Kyttäyskeikan tulokset esitettiin 1.10 design-osuuden ryhmäjaon mukaisissa ryhmissä. Ryhmien havainnot olivat melko samansuuntaisia, mutta jokainen ryhmä sai tuotua jotakin uutta keskusteluun, ja käyttäyskeikalta saatiin arvokasta lisätietoa jatkosuunnitteluun.

Ihmisten käyttäytymisen havainnointi:

- Käyttäjäryhmät hyvin heterogeenisia
- Vaihtuvuus nopeaa, koska kyseessä yleensä lyhyen matkan siirtyminen
- Kontakti muihin matkustajiin vähäistä ja ihmisten suojaetäisyytenä useimmiten noin käsivara
- Ihmisten etäisyys toisiinsa riippuu paljon käyttäjämäärästä. Ruuhka-aikoina etäisyydet muihin ihmisiin voivat olla pieniä, mutta asento muista etäinen, sulkeutu nut: ”väljempinä” aikoina otetaan usein enemmän tilaa.
- Ratikkamatka useille vain väli- ja siirtymävaihe, osalle tärkeä arkikokemus
- Nuoret istuivat takana, vanhat edessä, nuoret antoivat tilaa vanhemmille
- Tyhjiin tuijottelu ja katsekontaktin välttäminen olivat tyypillisiä käyttäytymismalleja, huomio yleensä puhelimissa
- Varsinaista keskustelua tuntemattomien välillä ei esiinny, ellei jotain poikkeavaa tapahdu (viivästykset tietöiden takia, onnettomuudet yms.), tai neuvoa tarvita.
- Tilaa ottavat röhkeimmin ja muista välittämättä ”rantojen miehet” ja nuorisjoukot. Molemmat ottavat tilaa haltuunsa helpoiten silloin, kun mukana on ryhmän tuoma turva.

Useimmat yllä esitellyt huomiot oli noteerattu kaikkien ryhmien tuloksissa.

Seisakkeiden muotoilu ja yksityiskohdat:

- Seisakkeet monesti ahtaita, eivätkä erotu ympäristöstä väritykseltään. Myös säänsuoja rajallinen.
- Kaikilla istuimilla ei voi maata tai pitää kassia
- Vilkkaammilla paikoilla katettu pysäkki, välillä pelkkä huomaamaton ”tolppa” – erottumisessa auttavat mm. korotus, kaide, raitiotiimerkki, vihreä teräsheikko, mainostaulut. Ei kuitenkaan pistekirjoitusta eikä karttoja pysäkin lähiympäristöstä. Informaatiotaulut vilkkaimilla pysäkeillä ja opasteita yleensä kahdella tai kolmella kielellä.
- Materiaaleina: teräs ja lasi; jonkin verran naarmutettuja pysäkkien laseja ja yksittäisiä töherryksiä
- Pysäkit sijaitsevat pääsääntöisesti ajoratojen välissä, pois lukien kääntöpaikat ja kapeat kadut
- Seinien läpinäkyvyys ja ohjaavien aitojen mataluus tuo käyttäjäystävällistä ilmavuutta
- Muotoilu pelkistettyä, ajatonta, vähäeleistä ja edullista tuottaa, väritys käytännöllistä
- Valaisu halvan ja epäkäytännöllisen tuntuista

Yleiset huomiot olemassa olevista seisakkeista noudattelivat ryhmien kesken samoja linjoja.

Seisakkeiden lähiympäristön toiminnot

- Pysäkit ovat yleensä keskeisesti sijoittuneita: asumisen, (toimisto-) työn ja palveluiden ympärille- teollisuusalueiden läpi raitiolinjat eivät kulje ollenkaan
- Riippuen tielinjojen leveydestä raitiovaunut kulkevat mahdollisuuksien mukaan muusta liikenteestä erotettuna
- Suojakaide, kun seisakkeet ajoradan keskellä
- Seisakkeilla monta ympäristöä; vilkas ydinkeskusta ja siitä ohjautuvat linjaseisakkeet, sekä asuinalueiseisakkeet
- Kulku pysäkeille yleensä helppo ja suoraviivainen, kävelijälle hyvä- suojatiet ohjaavat pois seisakkeelta

Seisakkeet olivat pääosin palveluiden ja asumisen äärellä, kulkuyhteydet seisakkeille selkeitä ja reitistöt suunniteltu mahdollisimman suurta yleisömäärää palvelevaksi.

Raitiotien kehityslinjat ja katkokset

Katsaus raitiotiesuunnittelun verkostoihin osana kasvavaa Tamperetta

Outi Koskinen

1. Johdanto: raitiotien pitkä historia

Tampereen raitiotiekomitean kokouspöytäkirjassa 12.tammikuuta vuodelta 1914 komitean jäsenet ottivat kantaa huoleen siitä, että Pispalan rajalle saakka ulottuva raitiotie edistäisi ”etukaupunkien kasvamista emäkaupungin kustannuksella” (Tampereen kaupunginarkisto, TKA). Vuonna 2014 Tampereen raitiotien yleissuunnitelmassa raitiotietä päinvastoin pidetään parhaana keinona vastata nousujohteiseen väestökehitykseen, muun muassa Lielahden kehitystä nopeuttamalla. (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma 2014, 5–6). Jo näinkin pienistä raitiotiesuunnittelun palasista muodostuu kuva siitä, miten vaihtelevia merkityksiä raitiotiehen on eri aikoina liittynyt. Raitiotietä on Tampereelle suunniteltu yli sata vuotta, ja vaikka kaupungin perusmaantiede kapean kannaksen tuottamine haasteineen ei ole muuttunut, on raitiotiesuunnittelussa erotettavissa paikkojen merkityksen muuttuminen ja kaupungin rajojenkin siirtyminen eri aikoina. Tässä tutkielmassa pyrin jäljittämään näitä raitiotiesuunnittelun kehityslinjoja ja katkoksia – luomaan kuvan siitä, minkälaisena kaupunki suunnitelmassa näyttäytyy, millaista tulevaisuuden Tamperetta eri aikoina on suunniteltu. Tavoitteena on ennen kaikkea kartoittaa niitä verkostoja, joihin raitiotiesuunnittelu Tampereen eri aikoina kietoo: niin konkreettisesti linjojen reittivalintojen kuin myös esimerkiksi globaalien kaupunkisuunnittelutrendien kannalta. Kyseessä ei siis ole kaiken kattava tarkka historiallinen kuvaus raitiotiesuunnittelusta, vaan ennemminkin sosiologinen katsaus niihin materiaalsiin, sosiaalsiin ja poliittisiin verkostoihin joita raitiotiesuunnitteluun on liittynyt eri aikoina. Kokonaisvaltaisemman kuvan saamiseksi joukkoliikenneverkostoista Tampereella tutkielmassa käsitellään myös johdinauto liikennettä: johdinautojen kautta tulee mahdolliseksi paitsi pohtia liikenneverkostojen hajoamista, myös mielikuvien voimaa joukkoliikennesuunnittelussa.

Keskeinen taustavaikuttaja raitiotiesuunnittelussa on liikkumisen kulttuurin kehittyminen Suomessa ja laajemminkin globaalilla tasolla. Liikkumiseen käytetään paljon enemmän resursseja kuin aiemmin – asumisen ja energian jälkeen liikenne on suomalaisten kotitalouksien suurin menoluokka, ja se on kasvanut tällaiseksi muiden menolajien kustannuksella vasta aivan viime vuosikymmeninä. (Naukkarinen 2006, 28.) Raitioteiden rakentamista osaksi suomalaista liikkumiskulttuuria voidaan pitää yhtenä merkkipaaluna mobiilikulttuurin kehittämisessä. Juna laittoi koko kulttuurin liikkeeseen kuljettaessaan ihmisiä, tavaroita, kirjallisuutta, tapoja, ajatuksia – vaikka siirtymä

agraarikulttuurista mobiilikulttuurin joskus aiheuttikin hieman kitkaa ja vastarintaa, mistä kenties tunnetuin kuvaus on Juhani Ahon *Rautatie*-novelli. (Naukkarinen 2006, 54.) Vaikka junan merkitys sittemmin on vähentynyt yksityisautoilun yleistyesä, raitiovaunulla voi yhä nähdä olevan erityisrooli osana kaupungin joukkoliikennejärjestelmää. Joukkoliikennevälineiden vaikutusta kaupunkikuvaan tutkinut Eeva Klemola korostaa, että joukkoliikennevälineet eivät ole pelkästään siirtymisen apuvälineitä kaupungissa kulkemiseen, vaan myös ”otollisia tutkimuskohteita, joiden lähempi tarkastelu tuottaa tietoa niin kaupunkikehityksestä kuin myös kaupunkikulttuurista.” Klemola pitääkin raitiovaunua ennen kaikkea kaupunkikulttuurisena ilmiönä, jonka kulttuurisia piirteitä vahvistaa sen pitkä historiallinen kulku. (Klemola 2009, 25–29.)

Raitiotiehen liikkumisen muotona voi nähdä siis kietoutuvan aina laajemminkin yhteiskunnallisiin kehityslinjoihin sekä toisaalta vaikuttavan myös osaltaan kaupunkikulttuurin luonteesen. Tällaisen laajemman perspektiivin huomiointi tuo Tampereenkin raitiotiesuunnittelun tarkasteluun lisää syvyyttä ja auttaa saamaan siitä kokonaisvaltaisemman kuvan.

2. Kaupunki hybridinä: toimijaverkkoteoria ja suunnittelun poliittisuus

Raitiotien suunnitteluun kytkeytyvien moniulotteisten verkostojen tarkastelussa käytetään viitekehystenä toimijaverkkoteoriaa. Nimestään huolimatta kyseessä ei ole mikään tarkkarajainen teoria, vaan ennemminkin tietynlainen suhtautumistapa tutkimuksenkohteisiin, mielenkiintoa ohjaava perspektiivi. Keskeistä siinä on herkiminen ei-inhimillisten toimijoiden aktiiviseen rooliin maailman koostamisessa. (Fariás 2010, 2–3.) Esimerkiksi kaupunki tutkimuskohteena ymmärrettään väistämättä puutteellisesti, jos keskitytään vain tilastojen koostamiseen tai aiheeseen liittyvien diskurssien analysointiin: hedelmällisempää on nähdä kaupunki toimijaverkkoteorian mukaisesti hybridinä, jossa kietoutuvat yhteen ei-inhimilliset toimijat – kuten kaupungin rakennukset, tieverkostot, ilmastolosuhteet – kuin myös inhimilliset toimijat, vaikkapa kunnallispoliitikot ja kaupungin virkamiehet. Kaupunki hybridinä koostuu monista eri verkostoista, niin poliittisista, teknologisista kuin taloudellisistakin. Toimijaverkkoteoria auttaakin

kiinnittämään huomiota verkostojen heterogeenisyyteen, siihen miten sosiaalinen ja materiaallinen kietoutuvat saumattomasti yhteen. (Murdoch 1998, 359.) Tämän teoreettisen lähestymistavan avulla on mahdollista ymmärtää myös tila ja paikka moniulotteisesti, ei lukittuina ”säiliöinä” vaan prosesseina jotka ovat avoimia muutokselle. Tietyn tilan identiteetin hahmottamista pysyvästi esimerkiksi periferiana tai keskukseksi pyritään välttämään – sen sijaan tilan luonne nähdään muuttuvana: avoimet ja muutoksille alttiit ”neuvottelun tilat” voivat eri toimijoiden työn johdosta muuntua jähmeämmiksi, tiukemmin järjestetyiksi tiloiksi ja toisinpäin. (Murdoch 1998.) Tämä on hedelmällinen näkökulma tutkielman aiheeseen, sillä aineistossa ”fyysisesti” samat tilat hahmottuvat hyvinkin erilaisina eri aikoina – kaupungin perspektiivi ikään kuin heittelee: ydinkeskusta määrittyy kartoissa vaihtelevasti, rajat kaupungin ja lähiöiden välillä määrittyvät suhteessa siihen. Samalla tavalla myös raitiotiesuunnitteluun liittyvät materiaaliset tekijät välittyvät erilaisina eri aikoina: 1900-luvun sodanjälkeinen polttoainepula ja toisaalta 2000-luvulla polttoaineiden aiheuttamat ilmansaasteet liittyvät erilaisiin yhteiskunnallisiin, poliittisiin ja taloudellisiin tilanteisiin. Materiaalista ei voi erottaa sosiaalisesta.

Tämä liittyy myös toimijaverkkoteorian avaamiin näkökulmiin verkostojen poliittisuudesta. Tieverkostoja on helppo pitää selviöinä, arjen tukirakenteina joiden vakauteen luotetaan: kuitenkin ne ovat aina myös keino määritellä rajoja, sulkea ihmisiä pois yhteisöstä ja näin ollen tehdä poliittisia valintoja jotka helposti häviävät näkyvistä arkipäiväistyessään (Lehtonen 2008, 34). Toimijaverkkoteorian kautta raitiotiesuunnittelu avautuu kaikessa monimuotoisuudessaan: ajassa ja tilassa muotoutuvina verkostoina, joissa sosiaalinen ja materiaallinen yhdistyvät ja joiden elämäнкаarta valta ja politiikka määrittävät vahvasti.

3. Moniulotteinen kaupunki ja raitiotiesuunnittelun eri verkostot

Tarkastelun kohteena olevassa yli sadan vuoden ajanjaksossa sosiaalisten ja materiaalistien elementtien muodostamat verkostot ovat koostumukseltaan erilaisia eri aikoina. Analyysin tuloksena ajanjakso on jaettu kolmeen eri pääverkostoon niitä vahvimmin määrittävän elementin perusteella. Vesi, sähkö ja virta muodostavat verkostot, jotka seuraavat toisiaan kronologisesti, hetkittäin tosin limittyen. Vallankäytön ja politiikan aspektit puolestaan nousevat raitiotiesuunnittelun piiriin yhä uudelleen, halki jokaisen verkoston. Aineisto verkostojen selvittämiseen on kerätty Tampereen kaupunginarkistosta, raitiotiekomiteoiden- ja valiokunnan sekä trolleybussitoimikunnan toimintaan liittyvistä dokumenteista. Näiden lisäksi analyysin tukena on käytetty Tampereen joukkoliikenteestä kirjoitettuja

historiikkeja. Aineisto on rajattu koskemaan vuosia 1907–2014, raitiotiesuunnittelun alusta nykypäivään: painopiste on kuitenkin suunnittelun alkupäässä – mielenkiinto kohdistuu juuri menneisiin suunnitelmiin, niin että viimeisimmät suunnitelmat tuodaan esiin lähinnä vain kontrastina johtopäätöksissä.

3.1 Vesi

Raitiotiesuunnittelun ensimmäinen pääverkosto määrittyi veden kautta. Vesi liittyy ennen kaikkea Tammerkoskeen ja sen merkitykseen Tampereen kehittymiselle teollisuuskaupungiksi edellä muuta Suomea: liittyöhän Tampereen perustamisesta kertovaan tarinaankin spekulointia siitä, että kuningas Kustaa III olisi perustanut Tampereen kauppalan lumouduttuaan Tammerkosken kesäisistä maisemista (Seppälä & Kaivanto 1978, 9). Kosken ympärille kehittynyt teollisuus yhtäkaikki määrittäi vahvasti koko kaupunkia 1900-luvun alkupuolella. Tehtaiden työväki kävi töissä keskustassa kosken rannalla mutta asui esikaupungeissa Järvensivulla tai Pispalassa: ruokatunnilla ehtiminen kotiin syömään ja takaisin töihin tuotti ongelmia. Tämä oli osaltaan vaikuttamassa aloitteeseen liikenneongelman järjestämiseksi, joka tuli vuonna 1907 kaupungin omilta kunnallismiehiltä – asutuksen laajenemisen lisäksi sähköraitiotietä perusteltiin yleismaailmallisella kehityksellä. (Peltola 1998, 25.) Valtuusto asetti raitiotiekomitean, joka alkoi selvittää raitiotien rakentamista Tampereelle. Raitiotietä pidettiin alusta asti Tampereelle kannattavana ratkaisuna, mutta hanke sai vielä lisää vauhtia kun suunnitteluverkostoon liittyivät myös Frenckellin tehdas ja kattohuopatehdas: raiteet olisivat mahdollistaneet tavarankuljetuksen rautatieltä tehtaille. Toinen suunnittelua vauhdittanut tekijä oli Hatanpään kartanon maiden osto – vuonna 1913 yksi suunniteltu reitti olisi kulkenut Tammelasta Järvensivun kautta Hatanpään alueille, joille suunniteltiin esikaupunkialueita. (TKA.) Elokuussa 1914 alkanut ensimmäinen maailmansota kuitenkin pysäytti hankkeen valmistelun, ja sodan jälkeen rahanpuute sai raitiotiesuunnitelmat näyttämään epärealistilta. Vuonna 1923 valtuusto päätti, ettei kaupungissa ollut havaittavaa raitiotien tarvetta. (Peltola 1998, 27–29.)

Suunnitteluverkostoa tässä vaiheessa voimakkaasti määrittävä vesi, kosken ja tehtaiden keskeisyys, näkyvät myös suunnitelluissa reittilinjoissa. Jo vuoden 1907 komitean reittiehdotuksessa (kts. liite 1) raitiotie yhdisti kosken kaksi eri puolta, kulki kaupungin yhdeltä laidalta toiselle. Vuoden 1914 komitean suunnitelmissa reitti oli päätepysäkkiä lukuun ottamatta samanlainen kuin 1907 ensimmäinen vaihtoehto: Lapinniemeen suunniteltua linjaa ei tosin enää pidetty kannattavana, koska ”arveltiin työväestön varsinkin lähempänä asuvan, vähän käyttävän hyväkseen raitiotietä.” (TKA; Peltola 1998, 29–30.) Raitiotieverkoston poliittisuus ulossulkemisen keinona tulee eksplisiittisesti esiin paitsi reittivalintojen, myös kaavailtujen

lipunhintojen kautta. Matkakustannukset olisivat vieneet neljä matkaa päivässä tekevältä työläiseltä 24–30 prosenttia tuloista (Peltola 1998, 33). Lippujen kalleus olisi todennäköisesti johtanut siihen, että vain paremmin toimeentuleva väestö olisi säännöllisesti matkustanut raitiotievaunuilla. Juuri tämä väestönosa tuntuu painottuvan raitiotiesuunnittelussa, vaikka toisaalta raitiotiekomitea korostaa pöytäkirjassaan tammikuulta 1914 työmatkojen helpottumista kaupungin ulkopuolella asuville ja vuokrien nousun välttämistä kaupungin keskiosassa (TKA). Raitiotiekomitean motiiveista huolimatta valtuustossa istuvat päättäjät – jotka omistivat keskikaupungin – huoles- tuivat mahdollisesta keskikaupungin maanarvon laskusta raitiotien takia. Nämä kauppiaat ja liikemiehet eivät halunneet nähdä keskustan asuntojen hintojen ja vuokrien laskua, mikä saikin Kansan Lehden syyttämään keskikaupungin rahamiehiä raitotieasian jarruttamisesta. (Peltola 1998, 35.) Raitiotiekomitea koetti melko tuloksetta rauhoitella pelkoa etukaupunkien kasvamisesta emäkaupungin kustannuksella: ”etukaupunkeihin ei missään tapauksessa tule siirtymään muita perheitä kuin sellaisia, joista pieninä veronmaksajina ei kuitenkaan olisi mitään hyötyä.” (TKA.) Tällainen avoimen utilitaristinen suunnittelu kertoo myös selkeästi siitä, että vaikka kaupunki laajeni maantieteellisesti, ei väkiluku kasvanut samassa suhteessa – veronmaksajista oli pulaa.

Kosken ympärille syntynyt, hiljalleen laajeneva 1900-luvun alun teollisuuskaupunki ei monista raitiotiekomiteoista huolimatta onnistunut luomaan riittävän vahvaa verkostoa raiteiden rakentamiseksi. Osaltaan suunnittelun katkokset johtuivat kansallisista ja kansainvälisistä tapahtumista: ensimmäisestä maailmansodasta ja kansalaissodasta. Toisaalta kaupungin mitakaava oli ehkä kuitenkin vielä liian pieni raitiotielle. Etukaupunkeja ja niiden työväestöä ei nähty arvokkaina kaupungille, vaan huoli emäkaupungista korostui niiden kustannuksella.

3.2 Sähkö

Vuoteen 1923 päättynyt aktiivinen raitiotiesuunnittelu ja siihen kietoutunut verkosto hajosivat hiljalleen, niin että raitiotiesuunnittelu haudattiin virallisesti valtuuston päätöksellä vuonna 1929. Raitiotiesuunnittelun kannalta ajanjakso 1930-luvulta aina 1990-luvun alkuun oli hiljaisempi kausi, mutta johdinautoliikenne sitä vastoin tarjoaa ajanjaksolla mielenkiintoisen verkoston tarkasteltavaksi. Tämä vahvasti sähkөөn kietoutuva verkosto avaa myös raitiotiesuunnitteluun uusia näköaloja: sen avulla on kenties myös mahdollista välttää raitiotiedien kohdalla ne sudenkuopat, joiden takia johdinautojärjestelmän elinkaari jäi Tampereella suunniteltua lyhyemmäksi. Kuten edellisenkin verkoston kohdalla, myös tämän verkoston toimintaan vaikuttivat vahvasti globaalit tapahtumat: toinen maailmansota ja polttoaineen säännöstely saivat kaupunkiliikenteestä vastaa-

van Tampereen Liikenne Oy:n ehdottamaan vuonna 1940, että kaupunki rakennuttaisi johdinverkon ja tarjoaisi sähkövoiman (Peltola 1998, 61). Sähkö nähtiin ”kaupunkilaisille edullisimpana” tapana ylläpitää sisäistä liikennettä (TKA), ja vaikka neuvottelut Tampereen Liikenne Oy:n ja kaupungin välillä kariutuivatkin, perustettiin trolleybussitoimikunta, joka alkoi selvittää verkoston rakentamista sekä liikennöinnin johtamista ja hoitamista. Johdinautojen käyttöönottoa perusteltiin niiden mahdollistamalla sujuvalla liikennöinnillä, tasaisella kiihtyvyydellä, äänettömyydellä – joka olisi miellyttävää niin matkustajille kuin lähialueen asukkaillekin. Johdinautoihin nähtiin liittyvän alhaiset käyttö- ja kunnossapitokustannukset, ja lisäksi johdinauto olisi ”vapaa pahalta haisevista ja vaarallisista pakokaasuista.” Sähkölaitoksen johtajan J. A. Simolan vuonna 1941 kirjoittamassa selvityksessä ilmajohdinautojen nähtiin raivaavan tieltään niin raitiotiet kuin bensiiniäkin käyttävät linjavaunut – uskottiin vahvasti ”kotimaiseen liikevoimaan”. (TKA.) Tästä määrätietoisuudesta huolimatta johdinautoliikennöinti päästiin aloittamaan vasta loppuvuodesta 1948 (Peltola 1998, 80).

Johdinautoliikennöinnin aloittamista viivästyttivät monet tekijät. Yksi syy oli valtakamppailu valtuustossa: peistä taitettiin siitä, järjestettäisiinkö liikenne yksityisenä vai kunnallisenä laitoksena. Toisekseen sodasta johtuen Suomi oli melko eristyksissä ulkomaankaupasta, mikä vaikeutti vaunujen hankkimista, eikä kaikkea johdinlinjojen rakennustöissä tarvittavaa materiaalia löytynyt kotimaasta. Sodan jälkeen Valtion Lentokonetehtas varmistui johdinautojen rakentajaksi, ja ensimmäinen koelinja päätettiin alkuperäisistä suunnitelmista poiketen rakentaa keskustasta Härmälään Lentokonetehtaal- le – tarvikkeita siihen etsittiin aina paikallisista romukaupoista asti. (Peltola 1998, 324; Oinonen 2000, 94–102.) Sodan aiheuttama pula vaikutti myös linjojen suunnitteluun: muun muassa alimuuntaja-asemien huono saatavuus pakotti vetämään linjat enemmän voimansaannin kuin väestön liikennetarpeiden mukaan. Johdinlinjojen runkoverkkoa ei saatu toteutettua järkevästi suunniteltuna kokonaisuutena. (Peltola 1998, 71–78.) Tämä johti osaltaan johdinautoliikenteestä luopumiseen 1970-luvulla, sillä linjat eivät missään vaiheessa muodostaneet kattavaa verkostoa. (kts. liite 2), vaan joukkoliikennettä oli täydennettävä dieselbusseilla jotka sittemmin valtasivat koko verkoston polttoainepulan hel- littäessä.

Ensimmäiseen, veteen liittyvään verkostoon verrattuna sähköverkostossa näkyy jo selvästi kaupungin kasvaminen ja esikaupunkialueiden hyväksyminen osaksi Tamperetta. Johdinautoliikennettä suunniteltiin selkeämmin työssäkäyvälle väestölle. 1940-luvun alussa nähtiin, että ruuhkaiset työvuorolinjavaunut aiheuttivat myöhästymisiä ja haittaa keskustassa sijaitseville teollisuuslaitoksille. 1900-luvun alkuun verrattuna työläisistä – tai ainakin heidän tuottavuudestaan – kannettiin suunnitelmissa aivan eri tavalla huolta: ”kävely kuluttaa työläisten fyysisiä

ja psyykkillisiä voimia, siten alentaa työn tuloksia ja kykyä kestää sota-ajan rasituksia ja koettelemuksia”. (TKA.) Ennen kaikkea Tampereen nähtiin olevan suunnitelmissa ”äärimmäisen liikennekurjuuden” rajoilla, josta johdinautoliikenne voisi kaupungin pelastaa – vaikka sota-ajan polttoainepula oli osasy s suunnittelun aloittamiselle, johdinautojen nähtiin vastaavan kaupunkilaisten liikkumistarpeisiin myös rauhan aikana. Aamulehden kuvaus johdinauton koeajon matkustajista vuoden 1948 marssuussa kuvaa hyvin suhtautumista johdinautoihin:

Kaikki yrittivät luonnollisesti päästä mukaan koematalla, mutta harvat onnistuivat... Yleisö jäi ihmetellen seuraamaan auton kulkua. Joukossa olleet Härmälän asukkaat erotti muista katsojista heidän ylpeä hymynsä. (Peltola 1998, 80).

Ylpeys ja innostus johdinautoista ei kuitenkaan kestänyt loputtomasti. 1960-luvun niin kutsuttu suuri muutto kasvatti Tampereenkin väestöä huomattavasti, ja asutuksen painopiste siirtyi lähiöihin. Halu asua väljästi kauempana ydinkeskustasta yhdistettynä elintason nousuun johti henkilöauton voittokulkuun, etenkin kun autoiluun vielä liittyivät vahvasti mielikuvat vapaudesta. (Peltola 1998, 314–316.) Kaikki nämä tekijät yhdistettynä söivät joukkoliikenteen ja erityisesti johdinautojen kannattavuutta: nopeasti muuttuvassa kaupungissa sähköverkkoon sidotut johdinautot eivät enää pärjänneet dieselbusseille, puhumattakaan henkilöautoista.

3.3 Virta

Tämä viimeinen verkosto kytkeytyy virtaan – niin yhä uusien asukkaiden virtaamiseen Tampereelle kuin myös kasvavaa kaupunkia palvelevan joukkoliikenteen vaatimaan energiaan. Tässä verkostossa johdinautoihin liitetyt merkitykset muuttuvat radikaalisti tullessa 1970-luvulle ja kaupungin muuttuessa teollisuuskaupungista jälkiteolliseksi. Raitiotiesuunnittelu nostetaan uudelleen pöydälle: myös siihen kiinnittyy 2000-luvulla uusia merkityksiä modernina liikkumiskeinona. Sitä ennen Tampereella keskeiseen asemaan nousi kuitenkin henkilöautojen loputon virta. Edellisen kappaleen lopussa kuvailtu lähiöitymis- ja autoistumiskehitys voimistui edelleen 1970-luvulle tultaessa, ja kaupunki alkoi hajaantua: teollisuuslaitokset muuttivat keskustasta kaupungin reuna-alueille, missä sijaitsivat myös kaupungin suurimmat lähiöt. Etäisyys työpaikkojen, vapaa-ajanviettopaikkojen ja asumisen välillä kasvoi yhä, ja henkilöautosta tuli pääasiallinen keino liikkua. Sen sijaan että olisi pyritty puuttumaan henkilöautokeskeisyyteen kehittämällä joukkoliikennettä muun muassa tiiviimmällä kaavoituksella, kaavoitus suunnitelmissa alettiin puhua joukkoliikenteen käyttäjistä ”pakkoliikkujina” ja rakennettiin Tamperetta rakennusliikkeiden, pankkien ja henkilöautojen käyttäjien ehdoilla. (Peltola 1998, 316–322.) Tässä tilanteessa kiireesti

suunnitellut johdinautolinjat olivat osasy siihen, että johdinautoliikennettä ei enää nähty mielekkäänä liikkumiskeinona: linjat eivät muodostaneet koko kaupungin kattavaa verkostoa ja johdinautoliikennettä oli jouduttu alusta asti täydentämään dieselbusseilla, jotka nyt alkoivat vaikuttaa mielekkäämmältä ratkaisulta kasvavan kaupungin tarpeisiin. Myös globaalit tapahtumat vaikuttivat johdinautoverkoston hajoamiseen: siinä missä toinen maailmansota oli alun perin sysännyt johdinautoliikenteen suunnittelun liikkeelle, nyt kylmä sota osaltaan vaikutti johdinautojen hylkäämiseen. Yhdysvalloissa, Englannissa ja Ranskassa purettiin ilmajohtoja ja raiteita joustavan linja-autoliikenteen tieltä, ja johdinauto leimautui itäeurooppalaiseksi liikennevälineeksi – Neuvostoliitossa liikennöi vuonna 1978 yli puolet kaikista maailman johdinautoista. (Peltola 1998, 251.) Johdinautoja ryhdyttiin pitämään vanhanaikaisina ja liian monimutkaisina kulkuneuvoina, eikä Tampereellakaan haluttu tiputtaa yleisten joukkoliikennetrendien kelkasta – johdinautoliikenne lopetettiin 15.5.1976 (Oinonen 2000, 104).

1980-luvulla joukkoliikenteen käyttö kääntyi laskuun, mikä oli lähtökohta selvitykselle raideliikenteen kehittämisestä vuonna 1991–1992. Pikaraitiotien suunnitteluun päästiin kuitenkin vasta 2001 alkaneen raideliikenneprojektin myötä. (Alku 2014.) Raideliikenneprojektin selvityksen tuloksena Tampereelle ehdotettiin vuonna 2004 pikaraitiotietä, joka olisi hyödyntänyt nykyistä raideverkostoa – eräänlaista kaupunkijunaa. Pikaraitiotie nähtiin kestäväen kehityksen mukaisena liikennejärjestelmänä: turvallisena, taloudellisena ja vähän energiaa käyttävänä. Lisäksi se olisi suonut kaikille väestöryhmille yhtäläisen liikkumisen mahdollisuuden. Sen tarpeellisuutta perusteltiin vahvasti tulevaisuuden liikennetilanteella, joka ”huonosti vetävillä kaistoilla pahenee kestäättömäksi.” Vaikka enää ei puhuttu joukkoliikenteen ”pakkoliikkujista”, pikaraitiotien ei kuitenkaan nähty syrjäyttävän muita liikkumiskeinoja: ”henkilöauto on ja pysyy tärkeänä liikennevälineenä henkilöautomäärän kasvaessa.” (Tampereen kaupunki, yhdyskuntapalvelut 2004.) Pikaraitiotietä suunniteltiinkin osana liikenteen kokonaisjärjestelmää, ja se olisi muodostanut aiempiin suunnitelmiin verrattuna kokonaisvaltaisemman verkoston (kts. liite 3). Kuten kaikkien muidenkin suunnitelmien kohdalla, myös pikaraitiotiestä kaavailtiin tulevien vuosikymmenien tarpeita vastaavaa verkostoa. Pikaraitiotieprojekti kuitenkin haudattiin liian kalliina ja liikenteellisesti vaikeana (Alku 2014).

Raitiotiesuunnittelun viimeisin kierros käynnistyi vuonna 2007, kun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa nostettiin esiin katutasossa toimivan raitiotien rakentaminen Tampereelle. Vuonna 2011 projektista valmistui alustava yleissuunnitelma, ja vuoden 2014 kesällä rakentamiseen tähtäävä yleissuunnitelma. (Alku 2014). 2014 kaupungin julkaisemassa raitiotie-esitteessä henkilöautoja ei enää mainita sanallakaan: sen sijaan korostetaan raitiotietä ja yleisesti joukkoliikenteen kehittämistä sekä

pyöräilyn ja kävelyn edellytysten parantamista kestäväen kaupunkirakenteen toteutumiseksi. 1960-luvulta alkanutta henkilöautojen ehtymättömältä vaikuttanutta virtaa kaupungin halki aletaan vihdoinkin padota. Asukkaita Tampereelle puolestaan virtaa yhä lisää, ja hahmottomassa oleva raitiotieverkosto ohjaakin vahvasti kaupungin kehitystä tulevaisuudessa.

4. Johtopäätökset: raiteet menneestä tulevaisuuteen

Raitiotiesuunnittelulla on Tampereella pitkä historia. Se kytkeytyy osaksi monia eri verkostoja, niin taloudellisia, sosiaalisia kuin poliittisia – kysymykset liikkumisesta maantieteeltään haastavassa kaupungissa kuten Tampereella punoutuvat väistämättä osaksi moniulotteisia kokonaisuuksia. Tällä hetkellä Tampere on raitiotiesuunnittelun näkökulmasta poikkeuksellisen merkittävässä tilanteessa: raitiotien rakentaminen ei ole koskaan aiemmin ollut näin lähellä toteutumista. Vaikka raitiotiet ovat ympäri maailmaa kokemassa jonkinasteista renessanssia, Tampereen tilanteen voi nähdä ainutlaatuisena suunnittelun pitkän historian takia – kaikkine katkoksineenkin. Tämä historia on arvokas resurssi nykyhetken näkemiseen uudessa valossa ja suunnittelun sokeiden pisteiden löytämisessä. Tutkielmassa käsitellyissä kolmessa eri historiallisessa suunnitteluverkostossa on aina uskottu, että juuri kyseinen järjestelmä tulee palvelemaan Tampereen liikennettä hamaan tulevaisuuteen: juuri raitiotie, johdinauto, dieselbussi tai pikaraitiotie on eri aikoina ollut paras vaihtoehto Tampereelle. Perspektiivin laajentaminen vain liikennesuunnittelusta myös muiden verkostojen ja niiden keskinäisriippuvuuteen huomioimiseen auttaa ymmärtämään tätä tempoilua eri vaihtoehtojen välillä. Kaupungin näkeminen tällaisena hybridinä on myös hyvä keino välttää asennetta, jossa menneisyyden usko vaikkapa johdinautojärjestelmään näyttäytyy naiivina. Toisaalta esimerkiksi 1900-luvun alun raitiotiekomitean välinpitämättömyys pieniä veronmaksajia tai työläisiä kohtaan voi tuntua nykyperspektiivistä olevan kaukana korrektista suunnittelusta, mutta aikaisilleen se on vallanpitäjänkin näkökulmasta ollut riittävän luonnollista päätyäköseen viralliseen kokouspöytäkirjaan. Tietenkin on mahdotonta täysin ennakoida tämänhetkisen suunnittelun vastaavat sokeat kohdat, mutta herkistyminen raitiotiehen väistämättä kuuluviin politiikan ja vallan kysymyksiin auttaa asiassa: mitä tapahtuu esimerkiksi raideverkon katveeseen jääville alueille.

Toisaalta raitiotiesuunnitelmien ja johdinauto liikenteen verkostojen setviminen on saanut näkemään tällaisiin kompleksisiin järjestelmiin ja niiden suunnitteluun liittyvän tietynlaisen sattumanvaraisuuden. Tämä ilmenee kenties selkeimmin, jos huomion kiinnittää yksittäisiin toimijoihin ja heidän vaikutuk-

seensa tarkkailtavana ajanjaksona. 1900-luvun alussa vuorineuvos Magnus Lavonius oli keskeinen vaikuttaja raitiotiesuunnittelussa, mukana komiteoissa ja sähkölaitoksen hallituksen jäsenenä, pitämässä raitiotiekysymystä esillä julkisuudessa ja ajamassa voimakkaasti raitioiteita Tampereelle – ilman häntä suunnittelu ei todennäköisesti olisi päätenyt niinkään pitkälle. (Peltola 1998, 25–27.) 1900-luvun puolivälissä johdinautojen toiminnan kannalta puolestaan keskeisenä toimijana voi pitää sähköinsinööri Heikki Kyykoskea, joka löysi osan Härmälän kelin linjan rakentamiseen vaadittavista tarvikkeista romukaupoista ja oli myös asiantuntija johdinautojen huoltamisessa (Peltola 1998, 78). Ilman näitä keskeisiä toimijoita Tampereen liikennejärjestelmä voisi olla kovinkin erilainen. Toisaalta liikennejärjestelmien sattumanvaraisuus kytkeytyy tietysti myös siihen, että ne ovat niin moniulotteisia ja -mutkaisia verkostoja: muun muassa kunnallispoliittisten, teknisten, materiaalisten, taloudellisten ja maailmanpoliittistenkin verkostojen limittyminen takaavat sen, että liikennejärjestelmät tai niiden suunnittelu ovat vaikeasti hallittavia kokonaisuuksia. Joukkoliikennejärjestelmien suunnittelu ei välttämättä ole niin aukottoman looginen tai ongelmaton prosessi kuin päältäpäin katsottuna näyttää tai valmis lopputulos antaa olettaa, mistä esimerkkinä voi pitää johdinauto liikenteen kohtaloa.

Vuoden 2014 raitiotien yleissuunnitelmassa muodostuva verkosto ei maantieteelliseltä kattavuudeltaan ole tämän tutkielman laajin (kts. liite 4), mutta muilla ulottuvuuksilla verkosto on moniaineksisin: suunnitteluun kietoutuvat monet tekijät aina maankäytöstä viheryhteyksiin ja kaupungin imagoon (Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma 2014). Vuosisadan alun suppeammasta, veteen kietoutuvasta raitiotieverkostosta ja johdinautojen sähköverkostosta on tultu pitkä matka. Tämän historiallisen perspektiivin huomioiminen saakin arvostamaan nykytilannetta uudella tavalla: raitiotiesuunnitteluun kietoutuvat verkostot joutuvat kestäämään monenlaista riepottelua aina sodista henkilöautojen oikukkaisiin virtoihin asti, mutta nyt ollaan vihdoin tilanteessa jossa raiteet jo siintävät horisontissa.

Liitteet:

Liite 1. Vuoden 1907 raitiotiesuunnitelmat. Lähde: Kansalliskirjasto <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe201308194339> viitattu 11. marraskuuta 2014.

Liite 2. Johdinautojen reitit. Lähde: Suomen Raitiotieseura Ry. <http://www.raitio.org/trolley/tampere/tpemap.htm> viitattu 21. marraskuuta 2014.

Liite 3. Vuoden 2004 pikaraitiotiesuunnitelmat. Lähde: Tampereen kaupunki, yhdyskuntapalvelut (2004).

Liite 4. Vuoden 2014 raitiotiesuunnitelma. Lähde: Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma (2014).

Lähteet:

Alku, Antero (2014) Tampereen raitiotie. http://www.kaupunkiliikenne.net/Tampere/tpe_historia.html viitattu 13. marraskuuta 2014.

Fariás, Ignacio (2010) Introduction: decentering the object of urban studies. Teoksessa Ignacio Fariás & Thomas Bender (toim.) *Urban Assemblages. How Actor-Network Theory Changes Urban Studies*. London & New York: Routledge, 1–24.

Klemola, Eeva (2009) Raitiovaunu kaupunkikulttuurisena ilmentymänä. *Yhdyskuntasuunnittelu* 47(1), 25–35.

Lehtonen, Turo-Kimmo (2008) *Aineellinen yhteisö*. Helsinki: Tutkijaliitto.

Murdoch, Jonathan (1998) *The Spaces of Actor-Network Theory*. *Geoforum* 29(4), 357–374.

Naukkarinen, Ossi (2006) *Kulkurin kaleidoskooppi*. Suomalaisen mobiilikulttuurin anatomiaa. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Oinonen, Matti (2000) Johdinautojen aika Tampereella. Teoksessa Hannele Mattila & Ella Viitaniemi (toim.) *Kaupunki on kohtalo – Urbs est Fatum*. Tampere: Historianopiskelijoiden liiton julkaisuja XIII, 94–109.

Peltola, Jarmo (1998) Onnikoita ja rollikoita. Viisi vuosikymmentä (1948–1998) kunnallista joukkoliikennettä Tampereella. Tampere: Tampereen kaupungin liikennelaitos.

Seppälä, Raimo & Kaivanto, Kimmo (1978) *Kustaa oli kunnon mies*. Tampere 200. Helsinki: Otava.

Tampereen kaupunginarkisto (TKA): Raitiotiekomitean arkistot, Trolleybussitoimikunnan arkistot.

Tampereen kaupunki, yhdyskuntapalvelut (2004) *Rataverkon hyödyntäminen Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteessä*. Pikaraitiotie 2004.

Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma (2014) Tampere: Tampereen kaupunki.



Raitiotieliikenne ihmisten puheissa Tampereella ja Helsingissä

Kiistely Tampereen kaupunkiraitiotien linjavaihtoehtoista

Anu Valli

1. Johdanto

Tämä teksti tarkastelee Tampereelle muodostuvan ja Helsingin olemassa olevan raitiotieliikennekulttuurin olemusta ihmisten kokemusmaailmassa. Teknologian ja ihmisten kaltaisten sosiaalisten olentojen kohtaaminen on mielekästä tarkasteltavaa, koska ihmiset luovat teknologisia objekteja sekä käyttävät niitä erilaisiin tarpeisiin, siten molemmat ovat osana kulloinkin tarkasteltavaa ilmiötä. Tavat, tilat, tarpeet ja päämäärät, se kuinka ihmiset käyttävät erilaisia teknologisia artefakteja, tuottavat erilaisia toiminnan ympäristöjä, joiden perimmäinen olemus ja merkitys muovautuvat vasta niiden käytössä.

Raitiotieliikenne voidaan nähdä kokoeimana erilaisia teknisiä artefakteja, mitkä ilmenevät ihmisille erilaisina tarjoumina ympäristöä havainnoitaessa. Siten tekniset artefaktit, kuten raitiotieliikenne, vaikuttavat olemassaolollaan käyttäjien arkeen ja elämään, tullen myöskin osaksi heidän kokemusmaailmojaan. Raitiotieliikenteen tullessa osaksi käyttäjien kokemusmaailmaa yhtenä toiminnan mahdollistajana ja ympäristönä, myös käyttäjät tulevat osaksi raitiotieliikennekulttuuria. Pasi Pohjola on tutkinut väitöksessään teknologian ontologista olemusta. Hän toteaa että artefakteilla ei ole ainoastaan yhtä oikeaa artefaktin fyysisistä ominaisuuksista johdettavaa asianmukaista käyttötarkoitusta, vaan artefaktien erilaiset käyttötarkoitukset ovat riippuvaisia tilanteista joita sosiaaliset rakenteet ja käyttäjät luovat. Tekniset artefaktit ovat siis sekä fyysisiä että sosiaalisia ja kulttuurisia objekteja (Pohjola 2007, 9.)

Raitiotieliikenne voidaan nähdä ympäristössä olevana toiminnallisena tarjoumana, mahdollistaen liikkumisen sen käyttäjille ennalta määriteltyjen verkostojen mukaisesti ja luoden siten merkityssuhteita käyttäjien ja myöskin ympäristön kokemusmaailmaan. Tunnettu yhdysvaltalainen psykologi ja havaintoteoreetikko James J. Gibson on esittänyt teorian affordansseista, eli siitä kuinka toimija on tietoinen ympäristössään olevien objektien toiminnan mahdollisuuksista, eikä niinkään niiden piirteistä. Nämä peruskäyttömahdollisuudet ovat yleensä havaittavissa ja omaksuttavissa suoraan ympäristöstä (Giesecking 2014, 58 – 60.) Monialainen suunnittelun ja käytettävyyden tutkija Donald A. Norman puolestaan toteaa, että affordanssi ei ole ominaisuus, vaan kyseessä on suhde, jonka olemassaolo on riippuvainen sekä toimijan että objektin ominaisuuksista (Norman 2013, 11). Voidaan siis ajatella, että raitiotieliikenteen olemassaolo on riippuvainen sekä käyttäjien tarpeista että raitiotieliikenteen ominaisuuksista. Toiminta palvelee aina jotain tarkoitusta.

Raitiotieliikenne nähdään usein liikkumista tehokkaasti mahdollistavana teknisenä artefaktina, se on kuitenkin myös jotain muuta. Raitiotieliikenne mahdollistaa monen tyyppistä liikkumista, luoden mahdollisuuksia sosiaaliselle vuorovaikutukselle ja mahdollistaen kokemuksia erilaisista tunnelmallisista ympäristöistä. Pohjola toteaaakin teknisten innovaatioiden olevan sosiaalisia innovaatioita, luoden uusia elämisen muotoja esimerkiksi uusien sosiaalisten toimintojen tapoina. Artefaktien sosiaalinen konstruktio tulisi ymmärtää performatiivisena aktina, joka määrittää funktionaalisia ja institutionaalisia statuksia artefakteille (Pohjola 2007, 95 – 96.) Täten raitiotieliikenteen sosiaalinen konstruktio on osa raitiotieliikenteen kulttuuria ja sen historiallista kuvastoa.

Raitiotieliikenne on osa yhteistä julkista ja jaettavaa kaupunkitilaa. Antropologi Edward T. Hall on tunnettu teoriastaan *Proxemic Theory*, sekä tutkimuksesta joka tarkastelee yksilöiden välisiä spatiaalisia välimatkoja kulttuurin, käyttäytymisen ja sosiologisten näkökulmien kautta. Hän käsittelee aihetta laajasti teoksessaan *The Hidden Dimension* (1988, 113 – 130), jakaen ihmisten väliset etäisyydet intiimeihin, henkilökohtaisiin, sosiaalisiin ja julkisiin etäisyyksiin. Nina Brown kuvaa Hallin yksilöä ympäröivät informaaliset tilat seuraavasti: (1) Intiimi tila kuvastaa henkilön omaa kuplaa, mihin pääsevät osallisiksi vain lähimmät ystävät ja tuttavat. (2) Sosiaaliset ja neuvottelevat tilat, joissa ihmiset kokevat miellyttäväksi olla rutiininomaisesti sosiaalisessa vuorovaikutuksessa vieraampien tuttavien ja tuntemattomien kanssa. (3) Julkinen tila on alue, missä ihmiset ovat vuorovaikutuksessa keskenään suhteellisen nimettöminä ja persoonattomina (Brown 2013.) Julkinen raitiotieliikenne edustaa yhteistä jaettavaa tilaa, missä kaikki edellä mainitut henkilökohtaiset tilat ovat jossain määrin mukana ihmisten jakaessa yhteisen tilan käyttöä keskenään.

Tämän tekstin lähteinä on käytetty erinäisiä kirjallisia lähteitä tietokirjallisuudesta lehtiartikkeleihin, sekä myös alan harrastajien aineistoja internetissä. Varsinainen aineisto on kerätty katuhaastatteluiden keinoin Tampereella ja Helsingissä.

Tutkielmaessee koostuu kuudesta kappaleesta. Kappaleessa kaksi käsitellään lyhyesti raitiotieliikenteen historiaa sekä Helsingissä että Tampereella. Tutkielmaeseen kolmas kappale esittelee aineiston ja sen käsittelyn, neljäs luku vertailee teemoitellen Tampereen ja Helsingin katuhaastatteluja. Viides luku esittää yhteenvedon aineistoista esiin nousseista teemoista.

2 Raitiotieliikenteen lyhyt historia Helsingissä ja Tampereella

Nykyinen Helsingin raitiotieliikenne on luonteva osa helsinkiläisten arkielämää ja ympäristöä, toisin kuin Tampereella missä raitiotieliikennekulutturi on vielä arjen ulkopuolella puheissa, suunnitelmissa ja päätöksissä. Raitiotieliikenteen tuleminen osaksi kaupunkikuvaa, edustaa aina muutosta jostain johonkin. Se kuinka raitiotieliikenne on kehittynyt Helsingin osalta siksi mitä se edustaa tänä päivänä ja millaiseksi se on kehittymässä Tampereella osaksi arkea ja myöskin liikkumisen historiaa, kulkee ajallisesti eri polkuja pitkin. Kantokorpi toteaa että Helsingin raitiotieliikenteen aloitti vuonna 1890 Helsingin Raitiotie ja Omnibus Osakeyhtiö. Aluksi käytössä oli vain kaksi linjaa väleillä Töölö- Kaivopuisto ja Sörnäinen- Lapinlahti. Tuona aikana lipun hinta oli 15 penniä, mikä oli verrattain kallis hinta työläisen maksettavaksi työmatkasta ja siten köyhempi väki ei heti omaksunut raitiotieliikenteen käyttöä omakseen. Helsingin ensimmäiset raitiotievaunut olivat hevosvetoiset ja modernimpaan sähköiseen raitiotieliikenteeseen siirryttiin vuonna 1900. Tuon aikakauden raitiotieliikenteen linjat poikkesivat siinä, että ne olivat yksiraiteisia ja vaativat ohituspaikkoja, mikä osaltaan hankaloitti aikatauluja ja tästä seurasi linjojen muuttaminen kaksiraiteisiksi vuonna 1909. Nykyinen Helsingin kaupungin liikennelaitos (HKL) perustettiin sotien jälkeen heti vuonna 1945, aikana jolloin Suomen teollistuminen sai lisävauhtia Neuvostoliitolle tuotettavista sotakorvauksista (Kantokorpi 2007, 21 – 24.)

Julkinen liikenne ja yksityinen autoilu, sekä niiden mahdollistaminen kaupunkikuvassa ovat tuottaneet eri aikakausina ihan teiltään ja äänenpainoiltaan vaihtuvaa poliittistakin keskustelua eri tahojen välillä. Kantokorpi kirjoittaa siitä kuinka nimimerkki Pennanen totesi vuoden 1959 Helsingin Sanomissa seuraavasti: *”Täytyy vain ihmetellä, etteivät ne voimat valtuustossa, jotka Helsingin katukuvaa modernisoidessaan ovat valmiit hävittämään minkä rakennuksen tahansa, jos se on heidän autojensa tiellä, eivät käy sellaisen antiikkisen vehkeen kuin raitiotievaunun kimppuun”* (Kantokorpi 2007, 24). Nykyisessä ekologisissa arvoja ihannoivassa yhteiskunnassa eletään julkisen liikenteen kehittämisen ja raitiotieliikenteen renessanssin aikakautta.

Vaikkakaan 1900-luvun alun Tampere ei pysynyt muiden merkittävien kaupunkien tavoin raitiotieliikenteen kehityksessä mukana, niin nykyinen ajatus tamperelaisesta raitiotieliikenteestä ei ole uusi. Tästä käytännöllisenä esimerkkinä Antero Alku (2014) mainitsee Tammerkosken ylittävän Hämeensillan, josta tehtiin kyllin leveä ja kantava juurikin raitiotieliikennettä silmällä pitäen. Alku toteaa että vuonna 1909 Tampereella aloitettu raitiotieliikennehanke jäi ensimmäisen maailmansodan jalkoihin. 1920-luvulla hankkeen puolestaan kaatoti riittävistä taloudellisista resursseista huolimatta poliittikka liittyen mm. valtaan matkalippujen hinnoittelussa yksityisen sijoittajan ja

kaupungin välillä. Raitiotiehanke nousi jälleen ajankohtaiseksi 1990-luvun alussa. Taustalla oli huoli joukkoliikenteen laskusta 1980-luvun alun jälkeen. Vuonna 2001 tehtiin pikaraitiotiesuunnitelma, joka osoittautui kuitenkin kalliiksi ja vaikeaksi toteuttaa liikenteellisesti, suunnitelma piti sisällään mm. keskustassa sijaitsevan pikaraitiotietunnelin (Alku 2014.) Kasvavassa kaupungissa on kuitenkin aina ollut tarvetta julkiselle liikenteelle ja vuosina 1948 – 1976 Tampereella raitiotieliikenteen uupumista voidaan katsoa paikkaneen johdinautoliikenne, tamperelaisittain **rollikka** (Suomen Raitiotieseura ry).

Tehtyjen päätösten ja suunnitelmien perusteella voidaan olettaa että Tampereelle ollaan lopultakin saamassa oma tamperelainen raitiotieliikenneverkosto. Alku (2014) jatkaa, että vuonna 2007 Tampereen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettiin katasossa omilla kiskoilla kulkevaa raitiotieliikennettä, vuonna 2011 valmistui raitiotieliikenteen alustava yleisuunnitelma ja kesäkuussa 2014 rakentamiseen tähtäävä suunnitelma. Voidaan todeta, että Tampereen raitiotiehankeella on pitkät historialliset juuret aina 1900-luvun alkupuolelle saakka. Hanke on kohdannut vastatuulta ja läpikäynyt erilaisia suunnitelmallisia vaiheita. Tamperelaisissa raitiotieliikenteen toteutuminen herättää mielipiteitä puolesta ja vastaan. Myöhemmin tässä tekstissä tarkasteltu aineisto antaa kuitenkin helsinkiläisistä vakiintuneina raitiotieliikenteen käyttäjinä tyytyväisen ja jopa hilpeän kuvan.

3 Aineiston esittely

Tämän tutkielmaesseen haastatteluaineisto on kerätty avoimilla teemallisilla katuhaastatteluilla Tampereella ja Helsingissä. Aineistoon saatiin Helsingissä 29 haastateltavaa (naisia 19, miehiä 10) ja Tampereella 32 haastateltavaa (naisia 20, miehiä 12).

Avoimet katuhaastattelut mahdollistavat avoimen vuorovaikutuksen sekä intuitiivisesti polveilevan keskustelun haastattelijan ja haastateltavien välillä. Eskola ja Suoranta (2008, 86) toteavat avoimen haastattelun muistuttavan eniten tavallista keskustelua, jolloin haastattelijat ja haastateltavat keskustelevat valitun teeman mukaisesti. Haluttaessa perustietoa jostakin ilmiöstä, kuten raitiotieliikenteen olemuksesta, haastattelujen aineistolähtöinen analyysi on yksi väline ilmiön tarkasteluun (Eskola & Suoranta 2008, 19). Pertti Alasuutari toteaa, että laadullinen sisällönanalyysi koostuu kahdesta vaiheesta, havaintojen pelkistämisestä ja arvoituksen ratkaisemisesta, käytännössä nämä kaksi vaihetta nivoutuvat yhteen. Laadullisessa tutkimuksessa arvoituksen ratkaiseminen tarkoittaa tuotettujen johtolankojen ja käytettävissä olevien vihjeiden pohjalta tehtävää merkitystulkintaa tutkittavasta ilmiöstä (Alasuutari 2011, 39 – 44.)

Tämä tutkielmaessee tarkastelee ja vertailee teemoittelun keinoin raitiotieliikennettä ilmiönä tamperelaisten ja helsinkiläisten kokemusmaailmassa. Nämä kaksi kaupunkia edustavat ajallisesti ja kaupunkikuvallisesti kahta erilaista raitiotieliikennekulttuuria. Tampereen kadut ovat toistaiseksi autioina raitiotieliikenteestä ja tamperelainen raitiotieliikennekulttuuri on vasta muotoutumassa tavoitteissa, päätöksissä, mediassa sekä ihmisten arkipäiväisissä puheissa ja ajatuksissa. Helsinki kaupunkina puolestaan omaa jo olemassa olevan raitiotieliikennekulttuurin, mikä on nivoutunut pitkällä aikavälillä osaksi helsinkiläisten arkea ja osaksi Helsingin kaupunkikuvaa.

Katuhaastattelut toteutettiin sekä Helsingissä että Tampereella keskusta-alueilla, lähellä rautatieasemia, joukkoliikennekeskittymiä ja toreja, paikkoja joissa joukkoliikennettä käyttäviä ihmisiä oletettiin olevan helposti saavutettavissa. Haastattelaviksi saavutettiin enemmän naisia, herättäen kysymyksiä siitä, käyttävätkö naiset yleisemmin joukkoliikenteen välineitä, onko heitä enemmän liikenteessä yleensä päiväsaikaan, jolloin haastattelutkin toteutettiin, vai oliko kyse pelkästä sattumasta? Tilastokeskuksen mukaan raitiotieliikenteessä oli matkustajia vuonna 2013 56,7 miljoonaa (Tilastokeskus 2014), mutta tilastot eivät esitä käyttäjien sukupuolijakaamaa.

Haastateltujen ihmisten kirjo erilaisten julkisten liikennevälineiden käyttäjinä oli laaja. Osa haastateltavista oli asunut molemmissa kohdekaupungeissa, jolloin aineistoon kertyi vertailtavaa ja kokemuseräistä tietoa kummankin kaupungin joukkoliikenteen luonteesta sekä kaupunkikuvasta.

4 Katuhaastattelut Tampereella ja Helsingissä

Tämä luku esittelee teemoitellen ja vertaillen Tampereelta ja Helsingistä kerättyä aineistoa. Kumpikin kaupunki edustaa suomalaisessa mittakaavassa suurta kaupunkia. Vaikkakin aineiston tarkastelussa keskitytään nimenomaan teemoitteluun raitiotieliikenteeseen liittyvissä sisällöissä, niin Tampereen näkökulmasta oli kuitenkin mielekästä tarkastella kuinka Tampere kuvataan sekä tamperelaisten että helsinkiläisten puheissa. Tampere tulee muuttumaan kaupunkina raitiotieliikenteen realisoituessa todelliseksi osaksi ihmisten arkea ja tamperelaista kaupunkikuvaa.

4.1 Tampere kaupunkina

Tamperelaiset kuvaavat kotikaupunkiaan mielenkiintoisella tavalla isoksi, mutta samanaikaisesti pieneksi sopivan kokoiseksi kaupungiksi, mikä herätti tyytyväisyyttä suurimmassa osassa haastateltavia ja vain osa kaipasi muutosta. Tamperelaiset itse kuvailivat kotikaupunkiaan ja ottivat kantaa mahdollisiin muu-

toksiin seuraavasti:

*"Kyl mä sanoisin et tää on semmoinen koti."
"Tampereessa on tavallaan semmoista ison kaupungin tuntua, mut kuitenkin semmoinen lämminhenkinen ja pieni, semmoinen..." "... tää on niin pieni rutakylä loppuviimein..."
"On vähän eri hei Helsinki. Tää on ihan hyvä näin."
"... täs on vetoo ilman ratikkaakin."
"... miks niin kuin pitäisi olla jotain mitä ei oo ... jos muutos tulee niin se tulee, mutta ei sitä tarte tehdä..."
"... parempi kun pysytään ihan tämmöisenä, ei liikaa muutoksia..."
"Suomenkin on syytä alkaa pikkuhiljaa muuttaa pois vähän jo näitä lintukotohommia..."*

Helsinkiläisten haastateltavien puheissa Tampere näyttäytyi ihan kivana, melko etäisenä pienempänä kulttuurikaupunkina, minkä leimallisiksi piirteiksi nousivat yksi pitkä pääkatu (*Hämeenkatu*) ja sen katkaiseva vesistö (*Tammerkoski*). Lähiöiden olemassaolo tiedostettiin, mutta ne koettiin etäisinä ulkopaikkuntalaisille matkailijoille. Haastateltavat ilmaisivat myös että Tampereen julkinen liikenne ei ole järjestelmältään selkeä muualta tulleille käyttäjille. Haastateltavat kuvasivat Tampere-tä seuraavasti:

*"... se on työläiskaupunki ja sillä on sellainen tausta, mutta ehkä myöskin sinne on keskustaan tullut tämmöistä pöhöä... [tarkoittaa yltiöpäistä rakentamista]"
"... täälläki [Helsingissä] monet ihmiset ajattelee niin et sitten asuu kaupungissa kun asuu ratikkareitin varrella, mutta eihän sille taloudellisia perusteita sille Tampereelle sitä ratikkaa oo rakentaa,..."
"... mut siellä on ollut vaikee liikkua siis, ... viimeks kävin kesällä ja en mä oikein löytänyt niitä aikatauluja mistään ... sahaillu Hämeenkatua ees taas."
"... sellanen et Tampere on mulle oikeesti vaan keskustaa, et Lentäväniemi ja tällaiset paikat ovat jo aika kaukana."
"Tietenkin aika semmoinen, yks pitkä pääkatu ja vähän vettä siinä välissä."*

4.2 Tampere ja saapuva raitiotieliikenne

Tampereen osalta keskusteluiden merkittävien mielipiteitä jakava teema löytyi raitiotieliikenteen saapumisesta Tampereelle. Osa tamperelaisista haastateltavista koki muutoksen olevan tarpeellinen ja siihen liitettiin ajatuksia muun joukkoliikenteen kehittämisestä, toisaalta hanke koettiin Tampereen osalta taloudelliseksi haitaksi, vieraaksi asiaksi ja kaupunki koettiin myös ahtaaksi raitiotieliikenteelle. Tamperelaiset toivat näkökantojaan esille raitiotieliikenteen rakentamisesta Tampereelle seuraavasti:

"... semmoista ei tarvita. Ostetaan linja-autoja lisää jos tarve vaatii ... maksaahan se hemmetisti, ... ensin hakataan noi kadut auki ja pistetään kiskot ..." *"Ei palvele kuin pientä osaa kuitenkin tamperelaisista, niin että sillä ei paljon mitään sivuaskelia tehdä."*

"... kyllä noi bussit ihan riittää, ... se on jotenkin niin pääkaupunkiseudun juttuja."

"... ratikkaelämyksiä saa varmaan kun menee Possujunaan tonne Särkänniemeen." *"... onko tämä tarpeeks iso kaupunki raitiovaunulle(?)... mutta kyllähän tää kasvaa tietysti."*

"vaikka se olis kallis, niin se on nyt tätä tulevaisuutta, mä toivon että joukkoliikenne niin kuin kehitty..."

"... pitkällä aikavälillä on kuitenkin sillain niin kuin moderni ratkaisu ja ... toivottavasti vähentää autoilua keskustassa."

"... aina joukkoliikenne on hyvä ... vähän arveluttaa että se, kaupunki on niin aharas, ... jotta se [raitiotieliikenne] olis riittävän tehokas, niin ei tällöinen yks patkä tossa läpi kaupungin paljoo ratkase."

Helsinkiiläisistä enemmistö puolestaan koki mahdollisen raitiotieliikenteen uudistavan Tamperetta kaupunkina:

"Vanhana tamperelaisena [asunut vuosikymmeniä Tampereella] ... se on ihan älyttömän hyvä juttu että tulis raideliikennettä Tampereelle ... et mun mielestä se on imagolisesti hyvä asia."

"Ainakin tulisi miellyttävä ilme koko kaupungille."

"... niin se, mä taas käytän sanaa niin kuin tekis siitä kotoisamman..." *"Sinne se sopis hyvin, siellä on nuorta jengiä tälleen, ehkä vanhemmat ois vastaan..."*

"Oon käyny Tampereella ja kyllä mä voisin sanoo et siellä, ei se nyt ratikka pahitteeksaan olis."

4.3 Helsinki ja raitiotieliikenteen tuottamat tunnelmat ja toiminnanmahdollisuudet

Omassa kotikaupungissaan helsinkiiläiset kokivat jo olemassa olevan raitiotieliikennekulttuurin oleellisena ja erittäin merkittävänä osana Helsingin kaupunkikuvaa. Asiaan ei vaikuttanut sinällään se, olivatko haastateltavat itse aktiivi- vai satunnaisia käyttäjiä. Raitiotieliikennettä käyttävät helsinkiiläiset voitaisiin jakaa haastatteluaineistoon perustuen raitiotieliikenteen käyttäjiksi ja raitiotieliikenteen rakastajiksi.

Helsinkiiläiset raitiotieliikenteen rakastajat olivat erityisen viihtyineitä raitiotieliikenteeseen liitettävistä tunnelmista ja kauneuden ajatuksista, ratikan liike ja äänimaailma koettiin jopa runolliseksi:

"[Mikä tekee ratikasta kauniin?] Muotoilu ja värimaailma ja se että se on liikkeessä."

"... että en mä oikein busseista välitä. Se [ratikka] on jotenkin

niin kuin, miellyttää silmää enemmän ja ne liikkuu täs kaupungissa kätevästi tota..."

"... ja sit se on kodikkaampi, ympäristöystävällisempi ... se on jotenki sillain ihmisläheisempi..."

"... mikä on niin kuin parasta, jos tollaisii kaupungin ääniä, niin kuuluu kesäisin iltaisin, aamulla, ratikka menee siinä, jotain selaista ihanaa tunnelmaa, ..."

"No joo, tietysti se ääni, se on kiva, tai kun se kolistaa."

"...raitiovaunut ovat kauniita. ... sehän on niin kuin loistava tollanen kaupungin symboli, ... muotoilu ja värimaailma ja se että se on liikkeessä."

"... se [ratikka] on hirveen persoonallinen ..."

"Se on kätevä, mä käytän sitä [ratikkaa] mielummin, tänäänkin tulín ratikalla tänne vaikka bussi tuli myöski, jäin odottamaan viideksi minuutiksi."

Osalle helsinkiiläisistä haastatelluista raitiotieliikenne edustaa yhtä julkisen liikenteen muotoa, mikä liitetään kiinteäksi osaksi ja käsitteeksi erityisesti Helsingin ydinkeskusta-alueetta. Raitiotieliikenteen käyttöön sidottiin ajatuksia sujuvasta käytettävyydestä ja nopeudesta. Helsinkiiläiset kuvailivat raitiotieliikennettä joukkoliikennevälineenä seuraavanlaisesti:

"Ratikka on ehdoton. ... Se on niin nopea ja helppo ja ei tartte näyttää lippua ja mitään [käytössä vuosilippu]"

"Kyl mä ainakin tykkään siitä koska se ei oo koskaan nopeeta, ..."

"... se on kaupunkiliikenteeseen niin kuin semmoinen näpsä."

"Se on tosi kätevä, nopee. Joo ja sit siihen voi hypätä silleen, ei tarvi kiertää sieltä."

"... sen olen huomannut että stadilaiset, varsinkin ikääntyessä tykkäävät niistä."

"Erinomainen. Noo, se tulee aina ja se on vakaa ja pääsee nopeesti eteenpäin."

"Mä käytän ratikkaa, mut tota, tokihan ne kolisee ja näin."

"... se vähän niin kuin sillain, hyppää sisään, hyppää ulos tyyliin, että ei tarvi oikeen odotella koskaan ..."

"... vallon käyttökelpoinen vaihtoehto, välillä tuntuu että pääsee ruuhka-aikaan nopeemmin ratikalla että kun sitten autojonossa."

4.4 Raitiotieliikenne, poliittinen puhe ja hankkeen kyseenalaistaminen

Haastateltaessa tamperelaisia esille nousi myös epäilyksiä, kritiikkiä ja huomioita poliittisen vallon suuntaan. Puhe vallon edustajista oli mielenkiintoista, heistä puhutaan vaihtelevasti tuttavallisesti, etäisesti ja jopa tytötellen sekä herroitellen, toisaalta heidät on valittu useaan päättävään elimeen demokraattisen järjestelmän kautta. Ovatko poliitikot siten alisteisia suhteessa kuntalaisiin, vai kuntalaiset suhteessa päättäjiin?

Ovatko päättäjät ensisijaisesti kuntalaisten edustajia päätöksenteossa vai mahdollistaako järjestelmä ennemminkin henkilökohtaisten ambitioiden toteuttamisen? Muun muassa näin aineistossa sivuttiin päätöksenteon kulttuuria:

"No, herrat päättää."

"No, ei se nyt meidän statusta nosta ... kunhan tehdään riittävän hyvin ... sehän on ihan poliittinen kysymys se."

"... se on herrojen kotkotusta, tulee tappioo."

"... varmaan sopimukset tehty kaikki valmiiksi, se oli sitten vaan pakko tehdä, ajetaan käärmettä piippuun, vähän tämmöistä."

"... Anna-Kaisa sanoi, että tulee eurooppalainen kaupunki, eliikkä meille tulee eurooppalaiset liikennehuuhkat..."

Eräs haastateltava puolestaan toi esille poliittisen päätöksenteon ja sen omistaman vallan julkisen liikenteen mahdollistajana:

"... niin kuin tietysti kaikissa muissakin Suomen kaupungeissa, kaikki tämmöiset suuret päätökset, niin ne on poliittisia ... kuinka sitä raitiovaunua liikenteen seassa suositaan, niin se on, riippuu siitä poliittisesta päätöksestä."

Tamperelaisten osalta ratikkahanketta kyseenalaistettiin nostamalla esille kaupungin palvelujen ja sen asukkaiden kannalta tärkeämmäksi koettuja asioita. Helsinkiläisillä ei esiintynyt vastaavia puheenvuoroja lainkaan, mikä omalta osaltaan kertoo raitiotieliikenteen sosiaalisesta ja toiminnallisesta rakentumisesta kiinteäksi osaksi haastateltujen helsinkiläisten arkea. Tamperelaiset puolestaan kyseenalaistivat raitiotieliikennehanketta seuraavanlaisesti:

"[Ketkä pitäisi huomioida?] ... sanotaan että luonto, koko tää pallo."

"[Mikä olisi tärkeää kaupunkisuunnittelussa?] Hyvinvointi, helpommin apua saatavilla ja näin."

"... täällä olis paljon muutakin tekemistä, niin kuin mä sanoin, vanhusten ja terveydenhoidon, niin kuin mä sanoin systeemien, muiden palveluiden kanssa."

"... muitakin hankkeita mihin rahaa pitäis laittaa kuin tämä ratikka, olen ehottomasti sitä mieltä."

4.5 Raitiotieliikenne ja kaupunkikuva

Myönteisesti raitiotieliikenteeseen suhtautuvat tamperelaiset kokivat tulevan raitiotieliikenteen vaikuttavan kaupunkikuvaan ja tunnelmaan melko positiivisesti. Raitiotieliikenteen ajatellaan edustavan myöskin ekologista julkisen liikenteen kulttuuria:

"... [vaikutus kaupunkiin] no kai se varmaan jotenki tietenkin

turistikaupunkina ja tuommoisena, ... onhan se semmoinen Helsingin juttu ollut."

"... ainakin saastuttaa vähemmän kuin bussit, eikä pompi ainakaan Hämeenkadulla niin kuin noi bussit kun ne menee näin."

"Kymmenen vuotta asuin Helsingissä niin ratikkaa kyllä käytin... itse asiassa mä tykkään olla ennemmin ratikassa kuin linja-autossa, ... jotenkin turvallisempi kuin linja-autot."

"No joo, kyllähän siitä vähän enemmän metropoli vaikutus saattaa tulla, ... vaikuttaa tunnelmaan, en osaa sanoa et positiivisesti, negatiivisesti, mutta kyllä vaikuttaa varmasti."

Tamperelaisten keskuudessa puhe siitä, millainen raitiotieliikenneverkoston pitäisi olla, kohdisti paineita nimenomaan raitiotieliikenneverkoston laajentamiseen sekä Tampereen sisällä että sen rajojen ulkopuolelle:

"Kyllä, kyllä, ilman muuta [jatkoysteys naapurikuntiin], se helpottaisi ihmisten kulkemista ..."

"... ei tämmöinen yks pätkä tossa läpi kaupungin paljoo ratkase. Siinä pitäis rakentaa sitten reippaasti enempi."

"... että sitä pitäisi niin uskaltaa ... että jotkut vuorot olis nopeempii ... " " ... mutta eihän se oo ku yks linja. Tää on hemmetisti pitkin poikin mihin täytyis päästä, ..."

"[Raitiotieliikenteen vaikutus] Tää olis semmoinen tosi helpos- ti läpikuljettava, tässä kulkis vaan pääasiassa ratikoita, mahdollisesti myös linja-autoja [Hämeenkatu], sit [yksityisautoilu] ihan tänne sivukadulle ja sitten toivoisin ihan tosi paljon että [naapurikuntiin] asti..."

Helsinkiläisten haastatteluista ilmeni hyvin raitiotieliikenteen sisäistäminen osaksi laajempaa julkisen liikenteen verkostoa ja raitiotieliikenne koettiin osaksi kaupungin keskusta-alueen liikennetoimintoja. Helsinkiläisten puhe kuvasi tyytyväisyyttä Helsingin julkiseen liikenteen järjestelmiin seuraavasti:

"Tää on sen verran tiheä tää Hesän ratikkaverkko ja usein myös liikenteellisesti ei siellä oo pitkiä jonotusajkoja..."

"No, bussit menee johonki toisiin paikkoihin ja ratikat toisiin, niin pääsee vähän kaikkialle."

"... riippuu mihin menee, täs kaupunkialueella ratikka on ihan kätevä." "[Onko Helsingin ratikkareitistö suppea?] On se aika suppea, kun täällä on vaihtoehtoja, sitten busseja on niin paljon, metro ja paikallisjuna."

"Mä asun semmoisessa paikassa että menee monta ratikkaa ja käytän sitä ja vuosilippu, ei tarte mitään näyttää. Se on niin nopea ja helppo ja ei tarte näyttää lippua ja mitään."

"... ei tarvi mennä kuljettajan kautta ja näyttää lippua, et mulakin on koko ajan voimassa se lippu niin voi vaan mennä sisään ja ..."

"Musta se on kätevä keskustassa. No, en mä tie, mä tykkään, sillä pääsee niin kuin lyhyet matkat ja pitkät matkat, kulkee usein."

4.6 Raitiotieliikennekulttuuria kuvaava puhe

Helsingin raitiotieliikenne nousi spontaanisti esille tamperelaisten haastateltavien puheissa, sitä käytettiin vertailukohteena, sen kautta esiteltiin tavoitteita Tampereen raitiotieliikenteelle, puheenvuoroista löytyi myös samoja teemoja kuin haastateltaessa helsinkiläisiä:

"... että Hesassa, ... ratikka on niin kuin hirveen hidas, ..."

"... tuolla muualla se on ihan semmoinen että voi tehdä ite tälläisen sightseeingin, ilman mitään ulkopuolista ohjausta..."

"[Ratikka välineenä erilainen?] On, on, koska siinä niin kuin hypätään kyytiin ... jotenkin tosi kiva ja sitten miten Helsingissä liittyy kaikki, ... kaikki se äänimaailma ja tällainen. ... se on lähellä maata ja siinä on isot ikkunat, näkee hyvin ulos, miellyttävämpi kuin linja-autot."

"[Helsingin lippujärjestelmä] ... se on hyvä kun on monta eri vaihtoehtoa ja yhdellä lipulla pääsee kaikkialla, että Tampereellakin olisi hyvä että samalla lipulla kaikkiin mahdollisiin."

Vaikkakin raitiotieliikenne mahdollistaa tarjoumana liikkumisen paikasta toiseen, sen katsottiin myös olevan ympäristö jossa ihmiset, esimerkiksi linja-autoista poiketen, käyttäytyivät vapautuneemmin. Johdannossa esiteltiin antropologi Edward T. Hallin ajatuksia yksilön henkilökohtaisista tiloista. Helsinkiläiset kokevat selvästi raitiotieliikenteen edustavan tilana sosiaalista ja neuvottelevaa tilaa, missä ihmiset voivat kokea olevansa varsin turvallisessa ympäristössä vuorovaikutuksessa vieraampien tuttavien ja tuntemattomien kanssa. Hall määrittelee julkisen tilan alueena missä ihmiset ovat vuorovaikutuksessa keskenään suhteellisen nimettöminä ja persoonattomina (Brown 2013). Raitiotievaunujen tunnelmaa kuvailtiin myös hyvin kotoisaksi ja sen kyytiä miellyttäväksi etenkin vanhemmille käyttäjäryhmille. Fyysisiltä ominaisuuksiltaan raitiotievaunuja pidetään kauniina, niiden äänimaailmaa Helsinkiin sopivana ja niillä katsotaan olevan mahdollisuus symboloida kaupunkia värein ja myös toimia imagon luojana. Raitiotievaunujen käytettävyyttä sai kiitosta sen suurista ikkunoista ja tavasta kuinka helppoa sen kyytiin on mennä ja poistua. Itse Helsingin julkinen liikenne sai myönteistä palautetta hyvin toimivasta lippujärjestelmästä, jolloin kulkijan on helppo vaihtaa kulkuvälineestä toiseen. Helsinkiläinen raitiotieliikenne on merkityksellinen osa muuta julkista liikennettä. Helsinkiläisten kuvauksia raitiotieliikenteen myönteisistä piirteistä ja tunnelmista:

"... ihmiset ovat vähän vapaampia siellä kuin bussissa, ne juttelee siellä aika kivasti keskenään, ... mutta muuten näin ylipäätään, siellä on ihan leppoinen tunnelma."

"Mä tykkään että se on sillain avara ja vapaamuotoisempi ja se on halvempi täällä..."

"... niillä on kuitenkin ne omat raiteet [ratikka] ja siinä on jotenki kivempi fiilis..."

"... kuuluu jotenkin niin tähän Helsinkiin, et mun mielestä ihan ko-

dikas, et sit ku ne on kunnollisia, semmoisia et ne pärjää Suomen talvessa, ..."

"... on se kiva fiilinki kuitenkin ku on raitsikka."

"... turistit ainakin tykkää, kun täälläkin kierretään jotain kolmosen reittiä tai kakkosen reittiä, niin siellä on näitä nähtävyyksiä."

"... väliinkö täälläkin oli lakkoja ja niitä ei kulkenut tosta [ratikoita], niin ihan oli outoo..."

"No vaikeeta olis kuvitella ainakin Helsinkiä ilman."

5 Yhteenveto

Tampereen tulevasta raitiotieliikenteestä päättävillä tahoilla on mahdollisuus toteuttaa raitiotieliikennehanke kahdella tapaa. Hankkeen voi toteuttaa keskinkertaisesti ja laadukkaasti, tarjoten arkisen mahdollisuuden perusraiotieliikenteeseen sen käyttäjäkunnalle. Mahdollisuuksien vaihtoehdossa tamperelainen raitiotieliikenne toteutetaan uskalluksella, jolloin tamperelainen raitiotieliikennekulttuuri tulee tarjoamaan laadukkaan ja kattavan palvelumuotoilun sisällä 'vau'-kokemuksia ja elementtejä asiakaskunnan henkilökohtaiseen kokemusmaailmaan sekä jaettuun yhteiseen tilaan.

Tampereen tarkastelun osalta raitiotieliikennettä voidaan kuvata vielä toteutumattomana kulttuurina, minkä sisältöä maalaavat toissijaisesti ihmisten kokemukset nykyisestä tamperelaisesta julkisesta liikenteestä, ajatukset tulevasta tamperelaisesta raitiotieliikenteestä, Tampereen kaupunkikuvan koetut rajoitteet ja mahdollisuudet, uutisointi ja muu tiedotus paikallisesta raitiotieliikennehankkeesta, poliittiset päätökset, sekä kokemukset raitiotiekulttuurista muualla.

Tampereen tuleva raitiotieliikenne koetaan kahtiajakoisesti, toisaalta turhaksi ja taloudellisesti kalliiksi hankkeeksi, mihin suunnatut varat tulisi investoida kaupunkilaisten hyödyksi kehittämällä nykyistä bussiliikennettä ja edesauttamalla julkisten sosiaali- ja terveyssektorin palvelujen saatavuutta. Toisaalta raitiotieliikenteen koettiin edustavan tulevaisuutta ja ekologista liikennemuotoa, mikä realisoituisi uusina kävelykatuina sekä pyöräilyä edustavana kaupunkitalana, kasvattaen julkisen liikenteen kokonaismäärän käyttöastetta. Haastatelluilla ihmisillä oli Tampereelle tulevasta raitiotieliikenteestä hyvin jakautuneet näkökannat ja ilmapiirissä oli aistittavissa sekä odotusta että alistumista tehtyyn poliittiseen päätökseen.

Tampereen kaupunkikuvaan vaikuttavat muutokset uudessa rakennuskannassa ja maankäytössä, sekä yksityisautoilun vähentämiseen tähtäävät toimenpiteet herättivät ristiriitaisia ja poliittisesti värittyneitä mielipiteitä. Tamperelaiset kokevat Tampereen keskustaluonnon ahtaaksi, vaikkakin muutoin Tampere edustaa sopivan kokoista kotikaupunkia. Tampereen julkisen liikenteen koetaan toimivan tällä hetkellä kohtalaisen hyvin, vaatien kuitenkin aluekohtaisempaa tarkastelua käyttäjien tarpeiden osalta. Tuleval-

ta raitiotieliikenneverkostolta odotetaan alun alkaenkin kattavam-
paa verkostoa, niin kaupunki- kuin alueverkoston osalta. Tämä puo-
lestaansäisi potentiaalia alueelliselle kasvamiselle, luoden uusia
asuin- ja työmahdollisuuksia.

Aineistosta nousi esille selvä myönteinen asenne tulevaa raitio-
tieliikennettä kohtaan niiden osalta, joille sillä oli arvoa ekologisena
julkisen liikenteen välineenä ja etenkin niille, jotka olivat olleet sen
käyttäjiksi jossain muualla. Tämä herätti omalta osaltaan hypoteesin
siitä, että muotoutuva ja tulevaisuudessa saatavilla oleva tampere-
lainen raitiotieliikenne tulee rakentumaan luontevaksi ja merkityk-
selliseksi osaksi tamperelaisien kaupunkikuvaa sekä kokemusmaa-
ilmaa.

Helsingin kohdalla raitiotieliikennekulttuuri on vakiintunut osa kau-
punkikuvaa ja edustaa urbaania helsinkiläisyyttä etenkin keskustan
ydinalueilla. Helsinkiläiset mieltävät kattavan raitiotieliikenneverkos-
ton edustavan nimenomaan ajatusta kaupungin keskusta-alueesta
ja olevan osa laajempaa julkisen liikenteen verkostoa sekä toimin-
tamympäristöä. Helsinkiläisiä voisi luonnehtia joko raitiotieliikenteen
satunnaisiksi käyttäjiksi, raitiotieliikenteen säännöllisiksi käyttäjiksi
tai raitiotieliikennekulttuurista vieraileviksi, jopa siihen rakas-
tuneiksi käyttäjiksi. Helsingin raitiotieliikenne edustaa muotoilun
kautta sekä liikenteen että olemisen tarjoumaa arjen ympäristössä.
Helsinki ei olisi sama Helsinki ilman raitiotieliikennettä.

Raitiotieliikenteen mahdollisuuksien teemat

Raitiotieliikenne edustaa toimintona liikettä. Liikkuminen paikkojen
välillä voi olla seikkailu ja erilaiset ympäristöt itsessään voivat olla
seikkailuja. *Seikkailun mahdollisuuteen* teemana voidaan liittää jul-
kisen liikenteen verkostojen verkostoitumisen mahdollisuudet, rai-
tiotieliikennemympäristön avautuminen mahdollisuuksien ympäris-
tönä käyttäjille palvelumuotoilun keinoin, verkostojen käyttäminen
omatoimiseen ympäristöjen tarkkailuun, liikkeessä oleminen mah-
dollistaa myös tilana sosiaalisen kohtaamisen ympäristön. Liike on
siis muutakin kuin fyysistä liikettä lähtöpisteen ja määränpään välil-
lä. Liike esiintyy ihmisen elämisen eri tasoilla fyysisenä toimintana,
ajatteluna ja sosiaalisena vuorovaikutuksena.

Raitiotieliikenne edustaa ympäristönä tunnelmaa. *Tunnelma* tee-
mana on luonteeltaan vaihteleva ja sisällöltään rikas, koostuen
hienoviritteisesti erilaisista komponenteista, joita voivat edustaa
esimerkiksi äänet, valo, värit, ihmiset, muodot, tyhjät ja rakenne-
tut tilat, kauneus, arkisuus, rumuus, taide, luonto, vuodenaajat ja
palveluympäristö.

Raitiotieliikenne edustaa ihmisten toimintaympäristöissä saavutet-
tavuutta ja käytettävyyttä. *Saavutettavuus* ja *käytettävyy*s edusta-
vat teemoina liikenneverkostojen muotoilua, ympäristöstä havait-
tavien tarjontien mahdollisuuksia, palveluympäristön monimuo-
toisuutta ja sujuvaa käytettävyyttä.

Raitiotieliikenne edustaa julkisessa tilassa tarjoumaa olemisen,
liikkumisen, kohtaamisen ja seikkailun mahdollisuuksiin. *Jaettu
yhteinen tila* teemana on kaksikulotteinen, kaupunkiympäristönä
se edustaa kaikille tasa-arvoisesti yhteistä vapaata tilaa, mutta
raitiotieliikenteen käyttäjänä jaettu yhteinen tila on saavutet-
tavissa ehtojen kautta, käytännössä tämä toteutuu liikkumisen
mahdollistavana maksusysteeminä. Onko Tampereen julkinen
liikenne mahdollista toteuttaa maksuttomuuden periaatteella?
Kokemus vapaasta jaettavasta tilasta on jokaiselle ihmiselle kui-
tenkin henkilökohtainen ja yksityinen. Jaettu yhteinen tila pitää
elementteinä sisällään erilaisia toiminnan ja mahdollisuuksien
paikkoja ja tilanteita, joiden merkitys rakentuu ihmisten arjessa
ja kokemusmaailmassa erilaisten sosiaalisten toimintojen ja ra-
kenteiden kautta. *Sosiaalisen vuorovaikutuksen* teema on olen-
nainen osa raitiotieliikennettä, mikä tulisi huomioida käyttö- ja
palveluympäristön muotoilussa.

Edellä mainitut teemat eivät sulje toisiaan pois, vaan muodos-
tavat kokoelman elementeistä joiden kautta voidaan toteuttaa
mielekäs paikallinen raitiotieliikennekulttuuri. Tampereen ja Hel-
singin raitiotieliikenteen tilanne on toisistaan hyvin poikkeava.
Helsingissä tehdään päätöksiä ja muutoksia liittyen jo olemassa
olevaan liikennepalvelun toimintaan. Tampereella tehdään poliittisia
päätöksiä ja asiantuntijasuunnitelmia sen suhteen millainen tuleva
raitiotieliikenne tulee olemaan. Aineistoon nojautuen voidaan kuitenkin todeta että molemmissa kohdekaupungeissa
poliittisen päätöksenteon koetaan olevan aina jossain määrin osa
kaupungin liikennesuunnittelua mahdollistajan ja muutok-
sen aiheuttajan roolissa, raitiotieliikennesuunnittelun kohdalla
voidaankin puhua tiedostetusta liikennepolitiikan teemasta.

Haastattelujen pohjalta voidaan todeta, että helsinkiläisille rai-
tiotieliikenne vaikuttaa olevan itsestäänselvyys ja merkittävä
osa kaupunkikuvaa sekä ihmisten arkista elämää. Tampereella
puolestaan vasta suunnitteilla oleva raitiotieliikenne herättää
mielipiteiden jakautumista puolesta ja vastaan. Tampereella
tyypillisimpiä raitiotieliikenteen puolestapuhujia olivat henkilöt,
jotka olivat hyödyntäneet raitiotieliikennettä muualla asuessaan.
Kuten eräs tamperelainen toi olennaisen asian ilmi: *”... kyllä se
on ihan positiivinen asia ... oon ite vanha stadilainen ... ihmiset
eivät osaa ajatella sitten sitä silleen, että se olis ihan uus juttu,
että jos tänne ratikka tulis.”*

Helsingiläisten kanssa käydyistä keskusteluista välittyi voimak-
kaasti helsinkiläisten leimautuminen raitiotieliikenteeseen ja
päävastoin raitiotieliikenteen leimautuminen osaksi Helsingin
kaupunkikuvaa ja helsinkiläisyyttä. Voidaankin siis melko var-
masti väittää että kaikesta vastarinnasta, katujen koetuista ah-
tauksista, rakentamisesta koituvasta häiriöstä ja muutoin eria-
vistä mielipiteistä huolimatta – tamperelaiset tulevat ihastumaan
raitiotieliikenteeseen ja uuteen tamperelaiseen kaupunkikuvaan
kun niiden aika koittaa.

Lähteet

Alasuutari, P. (2011). Laadullinen tutkimus 2.0. 4. uudistettu painos. Tampere: Vastapaino.

Alku, A. (2014). Tampereen raitiotie. Saatavilla: <http://www.kaupunkiliikenne.net/Tampere/index.html> (4.11.2014)

Brown, N. (2013). Edward T. Hall: Proxemic Theory, 1966. CSISS Classics. Saatavilla: <https://www.spatial.ucsb.edu/archive/classics/content.php/13> (21.1.2015).

Eskola, J. & Suoranta, J. (1998). Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Tampere: Vastapaino.

Giesecking, J. J. (2014) The Theory of Affordances (1979) by James J. Gibson. Teoksessa Mangold W., Katz C., Low S. & Saegert S. (toim.) The People, Place, and Space Reader. New York: Routledge.

Hall, Edward T. (1988). The Hidden Dimension. The United States of America: Anchor Books Editions.

HKL. Raitiotieliikenne. Saatavilla: <http://www.hel.fi/www/Helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/joukkoliikenne/raitioliikenne/> (4.11.2014).

HKL. Ratikka. Saatavilla: http://www.hel.fi/hel2/hkl/ratikka_historia/su/historia1_1.html (4.11.2014).

HKL. Toistasataa vuotta ajolankojen alla. Saatavilla: http://www.hel.fi/hki/hkl/fi/Tietoja+HKL_sta/Historiaa/Raitioliikenteen+historiaa/S_hk_ll_kulkevia+raikoita+jo+vuodesta+1900 (3.11.2014).

Kantokorpi, O. (2007). Sankarimatkaillija Helsingin raitiovaunuissa. Helsinki: Like.

Norman, D. A. (2013). The Design of Everyday Things. New York: Basic Books, cop.

Pohjola, P. (2007). Technical Artefacts, An Ontological Investigation of Technology. Jyväskylä: University of Jyväskylä.

Suomen Raitiotiesseura ry. Johdinautokaupunki Tampere 1948-1976. Saatavilla: <http://www.raitio.org/trolley/tampere/tpelinja.htm> (4.11.2014).

Tilastokeskus. Liikenne ja matkailu. Saatavilla: http://www.stat.fi/tup/suoluk/suoluk_liikenne.html (4.11.2014).



ANU VALLI

Pispalan valtatie vs. Paasikiventie

Kiistely Tampereen kaupunkiraitiotien linjavaihtoehtoista

Maiju Tanninen

1. Johdanto ja tutkimuskysymys

Suurten kaupunkiympäristöä muokkaavien suunnitelmien tekeminen ei ole yksinkertaista. Vaikka suunnittelemista on perinteisesti Suomessa ajateltu suoraviivaisena hankkeena, kuuluu suunnitteluprosessiin todellisuudessa monenlaista osallistumista, neuvottelemista ja epävakaita elementtejä (Leino 2012, 385). Suunnittelemisessa kohdataan aina ristiriitoja, jotka kertovat suunnittelemisen poliittisista ulottuvuuksista ja eri intressiryhmien tarpeista. Suunnittelutyö voidaankin nähdä politiikan kyllästämänä prosessina, jossa erilaisia näkemyksiä pyritään vakiinnuttamaan ja tuottamaan tosiksi.

Mielenkiintoisen esimerkin suunnittelutyön epävakaudesta, moniulotteisuudesta ja poliittisuudesta tarjoaa Tampereen raitiotien Pispalan kannaksen linjauksesta käyty kamppailu, jossa Pispalan valtatie ja Paasikiventien välisestä reittivalinnasta kiisteltiin eri toimijoiden välillä. Paasikiventien linjauksen korvaamaa Pispalan valtatie linjausta aktivoitui puolustamaan Pispalan ystävät-kansanliike, joka pyrki adressin ja kansalaistoiminnan avulla vaikuttamaan päätöksentekoon. Raitiotien selvitystyötä tehneet asiantuntijat ja lopulta suurin osa poliittisista toimijoista päätyi kuitenkin puoltamaan Paasikiventien linjaa kansalaisten aktiivisuudesta huolimatta.¹ Tapauksessa tulevat kiinnostavalla tavalla esille osallistavan suunnittelun sekä demokraattisen päätöksenteon ongelmat sekä erilaiset taktiikat, joiden avulla jokin versio todellisuudesta pyritään tuottamaan ainoaksi oikeaksi.

Tarkastelen tässä esseessä virallisen asiantuntijavetoisen suunnittelun, kansalaisosallistumisen ja itseorganisoituneen kansalaisaktiivisuuden suhdetta toisiinsa Tampereen tapauksen kautta. Erityisenä mielenkiinnon kohteenani on, millaisia perusteluita toisistaan poikkeavat toimijat esittävät linjausnäkemyksilleen, millaista todellisuutta näillä perusteilla tuotetaan, ja miten eri toimijat suhtautuvat toisiinsa kaupunkisuunnittelun kentällä. Essee alkaa teoreettisella osuudella, jossa esitellään suunnitelmateoreettisia näkökulmia sekä pohditaan asiantuntijoiden ja maallikoiden suhdetta suunnittelussa. Tämän jälkeen siirrytään analyysiosioon, jossa tarkastellaan, millaisin eri keinoin Pispalan ystävät-kansaliikkeen adressissa

ja raitiotien yleissuunnitelmassa faktualisoidaan puolustettavaa linjavaihtoa ja millaista versioita todellisuudesta näiden perusteiden avulla rakennetaan. Loppupäätelmissä pohditaan tapauksen valossa sitä, miten virallisessa suunnitelmassa olisi voitu hyödyntää kansalaisten aktiivisuutta ja millaisia seurauksia tämänkaltaisella avoimemmalla suunnittelemisella ja asiantuntijuudella voisi olla.

2. Teoria, aineisto ja metodi

2.1. Sosiaalinen konstruktionismi ja suunnittelu

Tarkastelen tässä esseessä raitiotien reittivalintojen perusteluita sosiaalisen konstruktionismin näkökulmasta. Sosiaalisella konstruktionismilla tarkoitetaan tutkimussuuntaa, joissa sosiaalisen todellisuuden katsotaan rakentuvan ihmisten välisessä vuorovaikutuksessa. Yhteisen merkkijärjestelmän eli useimpien kielten merkitys on olennainen: sen avulla objektivoidaan kokemuksia ja tehdään niistä koko yhteisölle ymmärrettäviä. (Berger & Luckmann 1966/1994.) Erityisesti todellisuutta rakentavat erilaiset diskurssit, eli tavat, joilla asioista puhutaan. Jokinen, Juhila ja Suoninen (1993, 27) määrittelevät diskurssit sosiaalisissa käytännöissä rakentuviksi ja samalla sosiaalista todellisuutta muokkaaviksi merkityssuhteiden systeemeiksi. Tieto ja puhe todellisuudesta eivät näin ollen ole ainoastaan kuvailevia, vaan myös tuottavia. Kielen merkityksen korostaminen ei kuitenkaan sulje materiaalista maailmaa ja ei-inhimillisiä olioita pois todellisuuden piiristä, vaan näen myös niiden olevan konstruktionismin tuorempien suuntausten mukaisesti osallisena vuorovaikutuksessa ja merkitysten luomisessa (ks. esim. Czarniawska 2008). Kantava ajatus on, että asioiden merkitykset eivät ole annettuja, vaan ajassa ja paikassa muokautuvia, monien eri toimijoiden ja neuvotteluiden summia.

Sosiaalinen konstruktionismi tarjoaa hedelmällisen näkökulman suunnittelutyöhön. Suunnittelemisen on Suomessa perinteisesti nähty lineaarisen mallin mukaisena, ei-poliittisena ja loogisesti etenevänä päättelyketjuna. Kompleksisissa ja

1 Uutisartikkeleiden perusteella tehty erittely päätöksenteon etenemisestä liitteenä

verkostoituneessa nykymaailmassa suunnitelman tekeminen on kuitenkin monopolivinen prosessi, jossa on mukana lukuisia tekijöitä, risteäviä näkemyksiä ja epäloogisia aineksia. (Leino 2012, 383–384.) Konstruktionistisessa tarkastelussa huomio kiinnittyy tähän suunnittelemisen monimuotoisuuteen. Mielenkiinto siirtyy yksikköinä käsitellyistä suunnitelmista ja lineaarisen mallin mukaan esitetyistä eheistä suunnitteluketuista itse suunnitelman tekemiseen ja suunnittelun verkostoihin (vrt. Organisaatiotutkimus, Czarniawska 2008, 6). Tarkastelun kohteena onkin, miten suunnitelma syntyy, millaisia toimijoita sen tekemisessä on ollut mukana ja millaista todellisuutta sillä tuotetaan.

2.2. Suunnitelman vakuuttavuus ja osallistava suunnittelu

Suunnitelman avulla pyritään vakiinnuttamaan jokin versio todellisuudesta ja mahdollisesti myös jalkauttamaan tämä versio materiaalliseen maailmaan. Suunnitelma esitetään usein suunnittelijoista erillisenä, poliittisesti neutraalina dokumenttina, johon on kirjattuna loogisen päättelyn avulla saavutettuärkevin tulos. Neutraaliuden korostamisella pyritään vakuuttavuuteen, sillä suunnitelman teknisluontoisen genren avulla voidaan piilottaa mahdolliset epäloogisuudet ja poliittiset agendat. (MacCallum 2008, 326 & 328–330.) Suunnitelma ei kuitenkaan koskaan ole neutraali, sillä sen avulla muunnetaan jotkin tietyt halut yleisiksi haluiksi objektivoinnin ja tekniseen asuun pukemisen avulla. Halujen vakiinnuttamisella on seurauksensa, sillä suunnitelmaan kirjatut asiat alkavat vähitellen ohjata epämääräisempiä semioottisia muotoja, kuten puhetta ja ajattelemista. (em. 326.) Tätä kautta suunnitelma muokkaa todellisuutta monella tasolla: se vaikuttaa niin materiaalliseen ympäristöön kuin ihmisten ajatteluun ja käsityksiin maailmasta.

Suunnitelman vakuuttavuus riippuu näin ollen paljon siitä, noudattaako se genrensä konventioita. Tiukat genreveatimukset aiheuttavat sen, että suunnitelmat ovat melko jäykkiä ja niihin on vaikea sisällyttää erilaisia aineksia, kuten esimerkiksi kuntalaisten tuottamaa materiaalia tai muuta virallisesta datasta poikkeavaa informaatiota. (MacCallum 2008, 326 ja Leino 2012, 384.) Jäykkyys tuottaa ongelmia, kun halutaan ottaa kansalaisia mukaan suunnittelutyöhön. Vaikka Suomessa laki velvoittaa ja kannustaa² kuntia vuorovaikutukseen asukkaiden kanssa suunnitelmia tehdessä, voi osallistaminen jäädä vain pintapuoleiseksi näennäisdemokratiaksi, kun asukkaiden tuottama materiaali käännetään suunnitelman kielelle. Tätä ilmiötä kutsutaan translaation ongelmaksi. Hyvät ja innovatiiviset ratkaisut saattavat jäädä löytymättä ja suunnittelumisen kehitys pysähtyä, kun monipuolista materiaalia karsitaan ja sallittuja ajattelutapoja rajataan suunnitelman genreä suojelemaan. (MacCallum 2008, 325–326).

Suunnittelemisen jäykkyyden ja asiantuntijavaltaisuuden on katsottu olevan Suomessa yhä voimissaan. Tyypillistä on ns. rationalistisen mallin mukainen suunnittelemisen (comprehensive-rationalist planning), jossa luotetaan julkisen hallinnon valtaan. Tärkeinä pidetään erilaisia ”objektiivisia” selvityksiä, joiden nähdään eroavan kansalaisten ”subjektiivisista” näkemyksistä. Hieman osallistavampi versio tästä on asteittainen suunnittelutapa (incrementalism), jossa pluralistisen politiikan katsotaan täydentävän suunnittelijoiden tietoaaukkoja. Suunnittelua pidetään kilpailevien intressien ja järjestäytyneiden eturyhmien taisteluna, jossa tulos syntyy konfliktin kautta. (Bäcklund & Mäntysalo 2010, 338–340.) Näissä suunnittelutyyleissä edetään asiantuntija- ja eturyhmävaltaisesti, eikä todellista pyrkimystä vuorovaikutukseen tai yhteissuunnitteluun ole. Translaation ongelma on ilmeinen, sillä kansalaisten tuottama materiaali nähdään asiantuntijoiden tuottamaa epäluotettavampana. Näiden mallien valossa voidaan nähdä, että maallikko on otettu mukaan suunnitteluprosessiin, mutta yhä maallikkona: hänen asemansa määrittellen ekspertisiin näkökulmasta ja hänen esittämänsä näkemyksensä ovat alisteisia asiantuntijoille ja suunnittelemisen konventioille (Saaristo 2000, 146).

Erilaisen näkemyksen suunnitteluun tarjoaa kommunikatiivinen suunnitteluteoria (communicative planning theory). Siinä suunnittelu nähdään prosessina, jossa etsitään konsensusta tasavahvojen kansalaisten välillä. Tätä näkemystä on kuitenkin kritisoitu sen naiivista valtakäsityksestä, sillä se ei tunnista ihmisten välisiä valtaeroja ja olettaa ihmiset kyvyllään ja haluillaan samankaltaisiksi. Näkemystä paikkaa agonistinen suunnitteluteoria (agonistic planning theory), jossa korostetaan, että päätöksen tekeminen on yhdessä järjeilyä. Erilaisia mielipiteitä voi ja tulee olla, olennaista on erilaisuuden kestäminen ja kaikille parhaan mahdollisen ratkaisun etsiminen. (Bäcklund & Mäntysalo 2010, 340–343.) Näissä suunnittelutyyleissä on tilaa myös kansalaisten monimuotoiselle osallistumiselle. Niiden toimiva toteuttaminen vaatii kuitenkin asiantuntijoilta valmiutta muuttaa suunnittelemisen konventioita, kokeilla uusia työskentelytapoja ja lyhentää suunnitelman tiukkojen genererajoja. Asiantuntijavaltaisuuden tilalle olisikin kehitettävä uudenlaista avointa asiantuntijuutta, jossa asiantuntijuuden ei nähtäisi sitoutuvan henkilöön, vaan syntyvän neuvotteluissa ja vuorovaikutuksessa (Saaristo 2000, 149).

2.3. Itseorganisoituva osallisuus

Osallistuminen suunnitteluprosessiin voi olla asiantuntijavetoisen sijasta myös itseorganisoituvaa. Omaehtoista vaikuttamista voi esiintyä etenkin silloin, kun virallisen suunnitteluprosessin tarjoamat osallistumismahdollisuudet eivät ole riittäviä, tai jos suunnitelmassa yritetään sivuuttaa joitakin kansalaisten tärkeitä pitämiä seikkoja. Tällaisissa tapauksissa kansalaiset eivät ole aina pysyneet

2 Esim. kuntalaki 27 § ja maankäyttö- ja rakennuslaki 6 §

heille annetuissa passiivisissa rooleissa, vaan he ovat järjestäytyneet spontaanisti vaikuttaakseen suunnitelman kulkuun. (Leino 2012, 385.)

Kansalaisten itse organisoimaa vaikuttamista voidaan tarkastella rajaorganisaation (boundary organisation) käsitteen kautta. Rajaorganisaatiolla tarkoitetaan eräänlaista foorumia, jossa monenlaiset näkökulmat osallistuvat keskusteluun ja erilaiset tietämisen tavat kohtaavat. Foorumilla käyty neuvottelu paikantuu tieteen ja politiikan rajalle, minkä vuoksi rajaorganisaatioiden toiminta muistuttaa paljon yhteistyöllistä suunnittelua. Rajaorganisaation tapauksessa keskustelu ei ole kuitenkaan asiantuntijan ohjaamaa, vaan erilaiset toimijat ja tiedon tyypit kohtaavat vapaasti. (Leino 2012, 386–387.) Rajaorganisaation toiminta muistuttaa edellä esiteltyä agonistista suunnittelumallia, jossa lopputulos saavutetaan sovittamalla yhteen erilaisia risteäviä näkemyksiä ja ottamalla huomioon asioiden monet puolet (Bäcklund & Mäntysalo 2010, 338–340).

2.4. Aineisto ja metodi

Tampereella Pispalan linjauksesta käyty kiistely osoittaa, että suunnittelemisen lineaarisuus, loogisuus ja yhteistyöllisyys eivät aina suju suunnittelijoiden ennako-oletusten mukaisesti. Raitiotien suunnitelman linjamuutoksen seurauksena Pispalan ystävät -kansanliike organisoitui puolustamaan Pispalan valtatie linjausta, ja liike voidaankin nähdä esimerkkinä rajaorganisaatiosta. Mielenkiintoista on, millaisia eroja vapaasti toimivan kansanliikkeen ja suunnitteluviranomaisten puhetavoissa ja linjavaihtojen perusteissa on. Nämä erot kertovat osaltaan translaation ongelmasta, eli siitä, miksi kansalaisten vapaasti tuottamaa materiaalia on vaikea yhdistää konventioiden mukaiseen suunnittelemiseen. Analysoin näitä diskursseja ja perusteluita tarkemmin seuraavassa osiossa.

Käytän esseeni aineistona Pispalan ystävät -kansanliikkeen adressia sekä raitiotien yleissuunnitelmaa. Tarkastelen adressin saatekirjettä ja yleissuunnitelman osiota *8.1 Pispalan kannaksen reittipäätös* diskurssianalyttisiä keinoja hyödyntäen. Diskurssianalyysi on väljästi määriteltynä tutkimusta siitä, miten sosiaalista todellisuutta tuotetaan kielen tai muun merkitysjärjestelmän välityksellä (Jokinen, Juhila, Suoninen 1993, 9–10). Erittellenkin sitä, miten vaihtoehtoisista reittinäkemuksista tuotetaan teksteissä järkeen ja ”tosiasioihin” perustuvia ratkaisuja. Erityisenä mielenkiinnon kohteena ovat erilaiset faktualisomisstrategiat, joiden avulla jonkin asian totuusarvosta pyritään tekemään niin suuri, että se tuntuu kyseenalaistamattomalta itsestään selvyydeltä (em. 152). Näin pyrin hahmottamaan, millaisin diskurssein eri linjavaihtoehtoja puolustetaan ja millaisia eroja eri toimijoiden käyttämissä perusteissa on.

3. Faktualisoiminen puolin ja toisin - nykyinen kaupunki vs. tulevaisuuden kaupunki

3.1. Pispalan valtatie linjaus: Pispalan ystävät -kansanliikkeen adressi

Adressissa luetellaan Pispalan valtatie puolesta puhuvia ”tosiasioita”. Käyttöön otetaan ns. vaihtoehdottomuusstrategia, jonka avulla esitetään, että asiat on järkevä hoitaa vain yhdellä tavalla (Juhila 1993, 263). Pispalan linjausta puoltavat ”tosiseikat” ovat seuraavat:

”- Tavoittaa Tipotien terveysaseman, Tredun toimipisteet, ihmiset ja työpaikat.

- Käyttäjät ovat valmiina ja lipputuloja saadaan heti. Paasikiventien reitti samaan käyttöasteeseen n. 2045–50.

- Iloa myös Länsi-Tampereelle (Epilä, Rahola, Tesoma) -jatko-yhteydet tätä kautta mahdollisia.

- Reitti tavoittaa Lielahden ja Niemenrannan kätevästi Epilänharjun kautta.

- Saavuttaa Santalahden kehittyvän alueen alikulukujen avulla. Valmiita kulkuja on olemassa.

- Haapalintaan saadaan sujuva joukko liikenteen vaihtoyhteys. Asemasta on jo suunnitelmia.”

Toistuvaa perusteissa on ”on jo” -argumentti: reitin varrella on ihmisiä, työpaikkoja ja palveluita, käyttäjien kerrotaan olevan jo valmiina ja lipputuloja saatavilla, Santalahti saavutetaan jo olemassa olevien alikulukujen avulla ja Haapalinnan asemasta on jo olemassa suunnitelmia. Perusteet esitetään näin olleen reaalisena faktatietona, mikä vahvistaa reitin järkevyyden vaihtoehdottomuutta.

Reittiä faktualisoidaan myös kvantifioinnin avulla: lipputulojen yhteydessä todetaan, että Paasikivenreitillä sama käyttöaste saavutettaisiin vasta vuosina 2045–50, kun taas Pispalan valtatie linjauksella tuloja saataisiin heti. Kvantifiointi on tehokas keino nostaa argumentoinnin vakuuttavuutta, ja myös epä-määräisempi määrällistäminen nostaa väitteen koettua totuusarvoa (Juhila 1993, 168).

Vaikka Pispalan reittiä pyritään perustelemaan faktualisoinnin kautta, on mukana myös toisenlaisia elementtejä. Länsi-Tampereen jatkoyhteyksiä perätään lauseella *”Iloa myös Länsi-Tampereelle --”* ja adressin viimeisenä lauseena on: *”Pispala on Tampereen helmi, ihaillaan sen kauniita maisemia ratikan ikkunasta!”*. Mukana on siis selvän subjektiivisia ja affektiivisia argumentteja, joiden avulla Pispalan reitistä tuotetaan rationaalisen ratkaisun lisäksi myös mukavaa ja kaupungin identiteettiä tukevaa ratkaisua.

Adressissa esitettyjen perusteiden pohjalta voidaan todeta, että Pispalan reitin puolustajien toiveena on saada ratikka palvelemaan nykyistä kaupunkia ja asutusta. Pispalan reitin esitetään palvelevan ”ihmistien kaupunkia”, ja sitä puolustamaan käytetään niin fakta- kuin affektipohjaisia diskursseja. Koska Pispalan ystävät-liike ei ole virallinen toimija, sen ei tarvitse noudattaa pelkästään teknistä viranomaisargumentaatiota, vaan se voi valjastaa käyttöönsä moninaisemmat vaikuttamisen keinot. Niinpä liike pystyi vetoamaan myös epärationaaliin seikkoihin ja edistämään asiaansa epämuodollisen mielenilmauksen avulla, jossa esiteltiin Raipe-ratikka, soitettiin musiikkia ja jaettiin ratikkalippuja. Kuitenkin vakuuttavuuden lisäämiseksi perusteiden pääpaino on suunnitelman genrelle tyypillisissä kvantifioituissa määreissä ja faktapohjaisissa argumenteissa.

3.2. Paasikiventien linjaus: raitiotien yleissuunnitelma

Paasikiventien linjausta perustellaan yleissuunnitelmassa Lielahden alueen maankäyttöpotentiaalilla ja raitioliikenteen esteettömällä kululla omalla ajourallaan. Mielenkiintoista on, miten tässä yhteydessä puhutaan Pispalan valtatie reitistä:

”Pispalan valtatiellä on raitiotielinjastolla poikkeuksellisen pitkä sekakaistaosuus. Pispalan valtatiellä raitiotielinja kulkee liikenteellisesti poikkeuksellisen suuren autoliikenteen seassa verrattuna koko muuhun suunniteltuun raitiotielinjastoon.”

Pispalan kannaksen reittivalinnasta käyty voimakas kamppailu lieenee syynä sille, että sekä Paasikiventien että Pispalan valtatie reitti otetaan näin selkeästi esille tässä kohtaa. Vaihtoehtoja ei kuitenkaan esitetä tasavahvoina, vaan tekstissä käytetään vaihtoehtottomuusstrategiaa siten, että Pispalan valtatie reitti esitetään, mutta siitä luodaan keho kuva (Juhila 1993, 167). Pispalan valtatie todetaankin sekakaistaosuutensa vuoksi poikkeavan muusta raitiotiestä, millä korostetaan sen sopimattomuutta linjavalinnaksi. Reititin huonoutta ei näin ollen tuoda suoraan esiin, vaan hienovaraisesti tekemällä eroa sen ja muiden reittien välillä. Näin syntyy mielikuva siitä, että Pispalan reitti on kiistattomasti huonompi valinta verrattuna esteettömään ja muiden raitiotien linjojen kanssa sopusoinnussa olevaan Paasikiventien reittiin.

Suunnitelman teknisen genren mukaisesti pääperustelut on kerätty taulukkoon. Tekstin sävy taulukossa on hyvin toteava, ja oletusarvona on asiantuntijaselvitysten luotettavuus ja objektiivisuus. Genrensä mukaisesti suunnitelmassa turvaudutaankin selvästi asiantuntijuustrategiaan, jolloin kyse on erikoistietämykseen perustuvasta vakuuttamisesta (Juhila 1993, 178). Objektiivisuutta luodaan esimerkiksi sillä, että myös Paasikiventien linjauksen ongelmia tuodaan esiin (esim. Tesoman

liittymän hankaluudet). Näin tuotetaan mielikuvaa siitä, että eri linjavaihtoehtoja on harkittu tasapuolisesti ja niiden perusteet on selvitetty asiantuntevasti. Kuitenkin Pispalan linjauksen ongelmista käytetään enemmän ääri-ilmaisuja verrattuna Paasikiventien linjaukseen: *”muun liikenteen häiriö raitiotieliikenteelle on suurempi”, ”--häiriöt autoliikenteelle ja nykyiselle asutukselle ovat huomattavat” ja ”--hyödyntämismahdollisuudet -- huomattavasti heikkomat”*. Näiden ääri-ilmaistujen avulla korostetaan Pispalan valtatie reitin heikkoutta ja tuetaan Paasikiventien linjauksen vaihtoehtottomuutta.

Tekstin lisäksi taulukossa on kvantifioitu reittieroja monella tavalla: eritelty on niin linjauksen pituus, matka-aika, pysäkkien määrä, investointikustannusten arvio, liikennöintikustannukset sekä reitin varrella olevat asukkaat ja työpaikat. Merkillepantavaa on, että numeeriset erot ovat loppujen lopuksi melko pieniä, selkeitä eroja on ainoastaan asukkaiden määrässä (vuotena 2013) ja kustannusarvioissa. Pispalan valtatie reitin kustannukset esitetään jonkin verran Paasikiventien linjausta korkeampina. Koska kyse on ennusteista, ei erojen merkittävyydestä voida olla varmoja. Tutkimuksissa on todettu, että suunnittelua ohjaavat liikennöinti- ja kustannusennusteet ovat useimmiten virheellisiä (Flyvbjerg, Holm & Buhl 2002, 279), joten numeeristen erojen merkitys voi olla ensisijaisesti retorinen.

Paasikiventien linjausta puoltamaan käytetään myös kuvallista ilmaisua: osiossa esitetään mallinnettu kuva Lielahdenvälistä, jossa raitiotie kulkee Paasikiventietä pitkin. Kuvatekstissä kerrotaan väestön kasvuennusteista ja näin ollen kasvavista matkustajamääristä. Kuvallista ilmaisua voidaan pitää melko voimakkaana faktualisoimisen keinona: sen avulla tuotetaan jo todelliseksi ja nähtäväksi jotakin sellaista, mitä ei vielä ole. Se, että ainoastaan Paasikiventien linja on mallinnettu tässä kohtaa, voidaan nähdä vahvana ja jopa poliittisena argumenttina asiantuntijoiden suosittelun reitin puolesta. Visio Paasikiventien reitistä ja kasvavasta Lielahden asuinalueesta on tuotettu nähtäväksi, kun taas Pispalan valtatie reitti pysyy mielikuvituksen tasolla. Tämä korostaa Paasikiventien reitin paremmuutta ja helpottaa sen omaksumista.

Yleissuunnitelmassa esitetyissä perusteissa Paasikiventien linjaus esitetään selvästi faktoihin perustuvana järkiratkaisuna, eikä siihen liitetä ainakaan yhtä selvästi Pispalan valtatie linjauksen kaltaisia affektiivisia elementtejä. Kuitenkin, järkiperaisyys on ainakin osaksi vain tuotettua: se nojaa epävarmoihin ennusteisiin, innovoituun tulevaisuuteen ja kaupungin strategiaan. Nämä kaikki ovat seikkoja, jotka eivät ole vielä tässä päivässä esiintyneitä, toisin kuin Pispalan linjausta kannattaneiden varsin konkreettiset perusteet. Suunnitelman avulla tuotetaan näin ollen vielä kuvitteellisista seikoista tosiasioita, joiden perusteella raitiotien linjauksesta päätetään. Paasikiventien linja-

us onkin vahvasti tulevaisuusorientoitunut ja kuviteltuun kaupunkikehitykseen nojautuva.

Yhteenvetona voidaan sanoa, että eri linjavaihtoehtoista on löydettävissä kaksi toisistaan selvästi poikkeavaa päädiskursia: Pispalan valtatie linjaan liittyvä ”nykyisen kaupungin etu”-diskurssi sekä Paasikiventien reittiä ajava ”tulevaisuuden Tampereen rakennus”-diskurssi. Näitä molempia pyritään tuottamaan vaihtoehtottomuusstrategian ja kvantifioinnin avulla. Erona kuitenkin on, että Pispalan ystävät-kansanliike käyttää apunaan myös affektiivisia perusteita. Paasikiventien reitin puolustus taas hyödynsi asiantuntijaposiitiota ja suunnitelman genreen liittyviä vakuuttamisen keinoja.

4. Loppupohdinta

Tampereen raitiotien tapauksessa rajaorganisaation toiminnalla ei ollut suurta vaikutusta lopulliseen päätökseen, sillä Paasikiventien linja valittiin vahvalla enemmistöllä lopulliseksi reitiksi. Kansalaisliikkeen toiminta huomioitiin mediassa, mutta liikettä ei otettu todella mukaan vuorovaikutukseen ja päätöksentekoon. Voidaan katsoa, että tällä tavalla puolustettiin rationalistista suunnittelutapaa, ja että maallikoiden asema määriteltiin ekspertisistä käsin.

Kansanliikkeen sivuuttamisessa on ongelmansa, sillä päätöksenteossa olisi mielekäästä ottaa kansalaisosallistuminen ja etenkin itsestään organisoituva kansalaisaktiivisuus huomioon. Kaupunki on kuitenkin ensisijaisesti tämänhetkisten asukkaiden elinpaikka, joten heidän mielipiteidensä yli ei ole hyvä polkea. Sivuttaminen laskee kaupungin nauttimaa luottamusta ja voi aiheuttaa vastarintaa suunnitelmia kohtaan. Tämän vuoksi suunnitteluprosessissa olisi pyrittävä huomioimaan eri tahojen näkemyksiä reilulla tavalla. Suunnittelun asiantuntijoiden olisi hyvä nähdä rajaorganisaatiot ja muut suunnittelun epävakaaat elementit uhkien sijasta mahdollisuuksina, sillä hyödyntämällä niiden tuottamaa tietoa suunnitteluun saataisiin monipuolisempia aineksia ja lopputuloksena olisi kenties uudenlaisia ja suurempia joukkoja tyydyttäviä ratkaisuja (Leino 2012, 393).

Suunnittelemisen konventiot ja suunnitelman genre vaativat rankkaa uudelleenarviointia, jotta erityyppiset toimijat ja heidän tuottamansa erilainen tieto voitaisiin todella sisällyttää suunnitelmaan. Kuten Tampereen tapauksessa todettiin, käytetään kansalaisten tuottamissa ehdotuksissa perusteina esimerkiksi selvän affektiivisia argumentteja. Tämä ei ole linjassa suunnitelman objektiivisuuden ihanteen kanssa, mikä voi aiheuttaa ongelmia translaatiossa suunnitelman kielelle. Kuitenkin analyysissa huomattiin, että suunnitelman näennäinen objektiivisuus voi perustua visioihin, ennusteisiin ja muihin epävarmoihin tiedon muotoihin, jotka puetaan faktatiedon

asuun. Näin ollen uudenlaisessa suunnitelmassa saattaisi olla tilaa myös avoimen epämuodollisille aineksille.

Siirtyminen kohti agonistista suunnittelun mallia ja avoimempaa asiantuntijuutta ei ole helppoa, mutta suunnittelun uudelleenarvioiminen saattaa olla väistämätöntä kompleksisessa nykymaailmassa (Leino 2012, 394). Muutos vaatii erilaisten tietomuotojen hyväksymistä, suunnitelman genren rajojen laajentamista ja erilaisten toimijoiden mukaan ottamista. Tällä tavoin olisi mahdollista vastata monimutkaistuneen yhteiskunnan vaatimuksiin ja kenties myös tuottaa demokraattisempia ja parempia suunnitelmia.

5. Lähteet ja liitteet:

Berger, Peter L. & Luckmann, Thomas (1966/1994): Todellisuuden sosiaalinen rakentuminen. Suom. Raiskila, Vesa. Gaudeamus. Helsinki.

Bäcklund, Pia & Mäntysalo, Raine (2010): Agonism and institutional ambiguity: Ideas on democracy and the role of participation in the development of planning theory and practice- the case of Finland. Planning Theory 9: 333 originally published online 13 July 2010 Planning Theory.

Czarniawska, Barbara (2008): A Theory of Organizing. Edward Elgar Publishing. Cheltenham, UK. Northampton, MA, USA.

Flyvbjerg, Bent & Holm, Mette & Buhl, Søren (2002): Underestimating Costs in Public Work Projects. Error or Lie? APA Journal, Vol. 68, No. 3, 279–295.

Jokinen, Arja & Juhila, Kirsi & Suoninen, Eero (1993): Diskurssianalyysin aakkoiset. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä. Josta luvut:

- 1. Diskursiivinen maailma: teoreettiset lähtökohdat ja analyyttiset käsitteet. Jokinen, Arja & Juhila, Kirsi & Suoninen, Eero. s. 17–47.

- 5. Miten tarinasta tulee tosi: Faktuaalistamisstrategiat viranomaispuheessa. Juhila, Kirsi. s. 151–188.

Leino, Helena (2012): Boundary Interaction in Emerging Scenes: Two Participatory Planning Cases from Finland. Planning Theory & Practice, Vol. 13, No. 3, 383–396.

MacCallum, Diana (2008): Participatory Planning and Means-Ends Rationality: A Translation Problem. Planning Theory & Practice, Vol. 9, No. 3, 325–343

Saaristo, Kimmo (2000): Avoin asiantuntijuus. Ympäristökysymys ja monimuotoinen ekspertiisi. Nykykulttuurintutkimuskeskuksen julkaisuja 66. Jyväskylän yliopisto. Gummerus Kirjapaino Oy, Saarijärvi.

Liite 1.: Päätöksenteon kulku

Keväällä 2013 Tampereen kaupunki halusi kuulla asukkaiden mielipiteitä raitiotien reiteistä. Mukana kyselyssä oli valinta Pispalan valtatie ja Paasikiventien reittien välillä. (Yle Tampere, 13.3.2013.) Tällöin näytti, että reitiksi valittaisiin Pispalan valtatie. Valintaa perusteltiin mm. reitin laajentamismahdollisuuksilla Tesomaan sekä Paasikiventien reitin toteuttamiseen liittyvillä epävarmuustekijöillä, kuten väylän ahtaudella. (Yle Tampere, 16.5.2013)

Pispalan valtatie pysyi valittuna reittinä lokakuuhun 2013 asti. Päätöksen perusteina esitettiin arvioidut pienemmät kustannukset, koulujen ja terveysaseman läheisyys sekä laajentamismahdollisuudet Tesoman suuntaan. Myös päätös Rantaväylän tunnelin rakentamisesta teki Pispalan valtatie entistä paremmaksi reittivaihtoehdoksi. Valitulla linjauksella oli myös kannatusta kaupunkilaisten parissa. (Yle Tampere 4.10.2013 & AL 5.10.2013)

Lokakuun 2013 lopulla kaupunginhallitus päätti kuitenkin siirtää reitin Pispalan valtatieltä Paasikiventielle. Perusteina tälle esitettiin alhaisempia kustannuksia niin nopeamman matkustusajan kuin lyhyemmän reitin takia. Uuden reittivaihtoa nähtiin myös palveleva Särkänniemen vierailijoita sekä suunnitteilla olevaa maankäyttöä Santalahdessa ja Onkiniemessä. Päätös lopullisesta reitistä

jätettiin vielä kaupunginvaltuuston tehtäväksi. (Yle Tampere 21.10.2013.)

Keväällä 2014 Pispalan ystävät -kansanliike aktivoitui puolustamaan Pispalan valtatie reittiä. Kansanliike ajoi asiaansa adressin avulla ja perusteli näkemystään asukaskyselyiden ja asiantuntijalausuntojen tuloksilla. Kansanliikkeen mukaan Paasikivenlinjaus jättäisi koko Länsi-Tampereen sivuun eikä näin ollen palvelisi nykyistä asutusta. (Tammerelainen, 12.3.2014.)

Keväällä julkaistun yleissuunnitelman mukaan Paasikiventien reitti olisi Tamperelle edullisempi ja sen avulla voitaisiin myös hyödyntää Lielahden kasvupotentiaalia (AL 24.4.2014). Tiivistysrakentaminen katsottiin hyväksi perusteeksi, sillä kaupunki oli juuri ostanut lisää tonttimaata Lielahdesta. Paasikivenreitillä raitiotie kulkisi myös täysin erillään muusta liikenteestä, minkä katsottiin lisäävän sen luotettavuutta. (Tammerelainen, 24.4.2014.)

Toukokuussa Pispalan ystävät -kansanliike luovutti adressinsa kaupunginvaltuustolle. Adressiin oli kerätty kahdessa kuukaudessa yhteensä noin 4000 nimeä ja kaupunkilaisten yleisen mielipiteen katsottiin olevan vahvasti Pispalan reitin puolella. Pispalan ystävät -kansanliike järjesti myös mielenilmaisun, jossa esiteltiin Pispalan ensimmäinen Raipe-ratikka ja jaettiin ilmaisia ratikkalippuja ohikulkijoille. (Yle Tampere 26.5.2014.)

Valtuusto päätti raitiotiestä 16.6.2014. Paasikiventietä puolsivat lopulta mm. vihreiden ja demareiden ryhmäpuheenvuorot. Sen sijaan vasemmistoliiton ryhmä kannatti Pispalan valtatieä. (Yle 16.6.2014.) Lopulta valtuutetuista vain 17 äänesti Pispalan reitin puolesta, minkä vuoksi reitiksi valikoitui Paasikiventie. Päätos aiheutti harmistusta Pispalan ystävät -kansanliikkeessä, jossa ihmeteltiin, miten kaupunginvaltuusto voi sivuuttaa kansan mielipiteen näin

suuressa kysymyksessä. (AL 18.6.2014.)

Viitatus uutiset kronologisessa järjestyksessä (viitattu 23.11.2014)

http://yle.fi/uutiset/tamperelaiset_voivat_ehdottaa_ratikkareittia/6539971

http://yle.fi/uutiset/pispalan_valtatie_vahvoilla_ratikkalinjan_reitiksi_tampereella/6644603 <http://www.aamulehti.fi/Kotimaa/1194843738468/artikkeli/ratikka+kulkisi+pispalan+lapi+paatos+rakentamisesta+tehdaan+aikaisintaan+kevaalla.html>

http://yle.fi/uutiset/tampereen_pikaratikan_lansipaa_pispalan_valtatielle/6865833 http://yle.fi/uutiset/tampereen_raiotien_reitti_sittenkin_paasikiventielle/6893225

<http://www.tamperelainen.fi/artikkeli/stub-460>

<http://www.aamulehti.fi/Kotimaa/1194896486509/artikkeli/taman+takia+paasikiventie+olisi+parempi+ratikan+linjaksi+pispalan+kannaksella.html>

<http://www.tamperelainen.fi/artikkeli/291939-paasikiventie-voitti-%E2%80%93-tassa-syyt> http://yle.fi/uutiset/pispalan_ratikka_kastettiin_raipeksi_4000_vetooa_valtuustoon_pispalan_linjauksen_puolesta/7263804

<http://www.keskustori.fi/uutiset-2014/2429-pispala-himoitsee-ratikkaa> <http://www.keskustori.fi/uutiset-2014/2429-pispala-himoitsee-ratikkaa> http://yle.fi/uutiset/tampereen_valtuutetut_kiistelevat_raiotien_reitista/7302604 http://www.aamulehti.fi/Pirkanmaa/1194908038277/artikkeli/tampereen+ratikan+reittivalinta+narastaa+kertoo+uskalluksen+puutteesta.html?utm_source=leiki&utm_medium=aamulehti&utm_campaign=kontekstuaalinen



ANU VALLI

Tehtävänanto:

Design

Urban design -tehtävässä keskityttiin raitiotiepysäkkien käyttämiseen ja suunniteltiin ryhmätyönä yhden seisakkeen (Hallila, Turtola tai Hakametsä) lähiympäristöä noin 100 metrin etäisyydellä sekä muotoiltiin itse seisake. Tehtävän keskiössä oli pohtia ja esittää, miten Tampereen raitiotien seisakkeiden käyttäminen olisi mahdollisimman mielekäästä (käyttöturvallisuus, innovatiivinen muotoilu, opastus, esteettömyys, viihtyminen jne). Tehtävässä tuli eläytyä erilaisten käyttäjäryhmien tarpeisiin (kuten lapset, nuoret, vanhukset, työmatkalaiset, liikuntaesteiset). Tehtävään kuului myös osallistuminen pienryhmäohjauksiin neljänä ohjauspäivänä.

Välikatselmuksessa kukin ryhmä esitti luonnoksia, joista käy ilmi idea pääpiirteissään. Lopullisen palautuksen yhteydessä tuli luovuttaa pienoismalli seisakkeesta, noin 500-sanainen suunnitelmaselostus, suunnitelman pohjapiirros, alueleikkauksia sekä muuta ideoita havainnollistavaa materiaalia.



MIKAEL VUORINEN

Tutkielmaessee

Tutkielmaesseen tarkoituksena oli lähestyä kaupunkisuunnittelua sekä etenkin raitiotieihin ja vaunuihin liittyvää problematiikkaa alan kirjallisuuden, tieteellisten artikkeleiden, suunnitelmien ja esimerkkikohteiden näkökulmasta käyttäen tieteellistä kirjoittamistapaa ja argumentointia. Esseen suositeltava pituus oli noin 2200-2800 sanaa.



Planning

Urban planning -tehtävässä keskityttiin raitiotien vaikutuksiin kaupunginosan tasolla ja suunniteltiin ryhmätyönä yhdestä seisakkeesta (Hallila, Turtola tai Hakametsä) kävelyetäisyydellä (noin 400-600 m) olevan kaupunkirakenteen muuttuminen raitiotien vaikutuksesta.

Suunnitelmassa tutkittiin muun muassa seuraavia asioita: suunnittelualueen luonne Tampereen kaupunkirakenteessa ja olemassa olevassa ympäristö- ja maisemarakenteessa (maankäyttö, rakentamattomat ja rakennetut alueet, liikuntapaikat, viheralueet ja ulkoilureitit, palvelujen ja mahdollisten muiden toimintojen sijoittuminen, liikenneväylät, korttelirakenne ja pysäköintiratkaisut, näkymät raitiotielle ja raitiotieltä, melusuojauskysymykset jne). Tehtävään kuului myös osallistuminen pienryhmäohjauksiin neljänä ohjauspäivänä.

Välikatselmuksessa ryhmät esittivät suunnittelualueen analyysin neljästä eri näkökulmasta: 1) ympäristö, 2) infra, 3) asuminen sekä 4) palvelut ja työpaikat. Analyysissä tarkastetiin sekä nykytilannetta että tulevaisuuden (esim. vuonna 2030) tarpeita. Lisäksi esityksen yhteydessä esiteltiin luonnoksia ja muuta havainnollistavaa materiaalia. Lopullinen palautus sisälsi suunnitelmaselostuksen, jonka tuli sisältää myös uusien rakennusten osalta kerrosalalaskelma ja asukas- ja työpaikkamäärät, kuvia liittymisestä korttelirakenteeseen, yleissuunnitelma, esimerkkikorttelin korttelisuunnitelma sekä alueleikkauksia. Myös muuta havainnollistavaa materiaalia, kuten perspektiivikuvia oli suotavaa esittää.

Ratikkaseisakit välikatselmuksessa

HerSa Tampereilaiset yliopisto-opiskelijat suunnittelevat yhdessä kaupunkinsa ratikkaseisakkeita.

Mukana on niin Tampereen teknillisen yliopiston arkkitehtioiskelijoita ja liikennesuunnittelun opiskelijoita kuin myös Tampereen yliopiston sosiologian ja psykologian opiskelijoita. Monialaisissa ryhmissä pohditaan Tampereelle suunniteltujen ratikkaseisakkeiden muotoilua ja käyttöä.

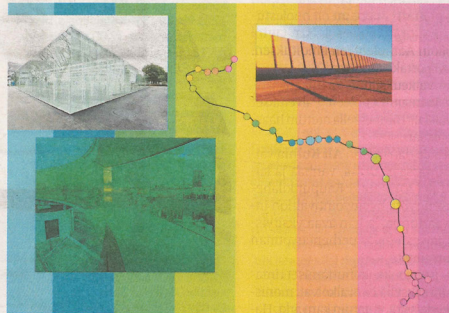
Viime viikolla pidettiin kurssin välikatselmus, jossa opiskelijat esittelivät, mitä ovat syksyn kuluessa saaneet aikaan. Kukin ryhmä suunnittelee yhden raitiovaunuseisakkeen joko Hallilaan, Turtolaan tai Hakametsään.

Opiskelijat pohtivat ryhmätyössään raitiotien vaikutusta kaupunkirakenteeseen noin 500 metrin etäisyydellä seisakkeesta. Lisäksi he pohtivat seisakkeen muotoa ja lähiympäristöä noin sadan metrin etäisyydellä.

Ryhmät myös esittävät, miten Tampereen ratikkaseisakkeiden

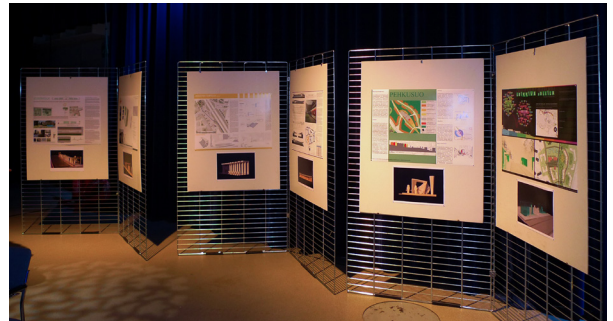
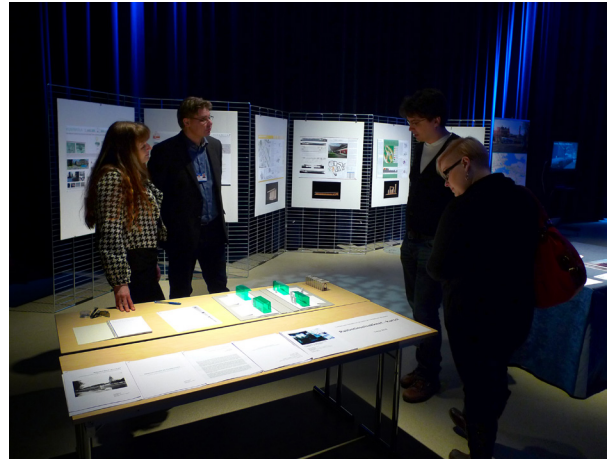
käyttäminen olisi mahdollisimman mielekästä turvallisuuden, innovatiivisen muotoilun, opastuksen, esteettömyyden ja viihtymisen näkökulmista.

Suunnittelutyössään ryhmät eläytyvät erilaisten käyttäjäryhmien, kuten lasten, nuorten, vanhusten, työmatkalaisten tai liikuntaesteisten tarpeisiin.

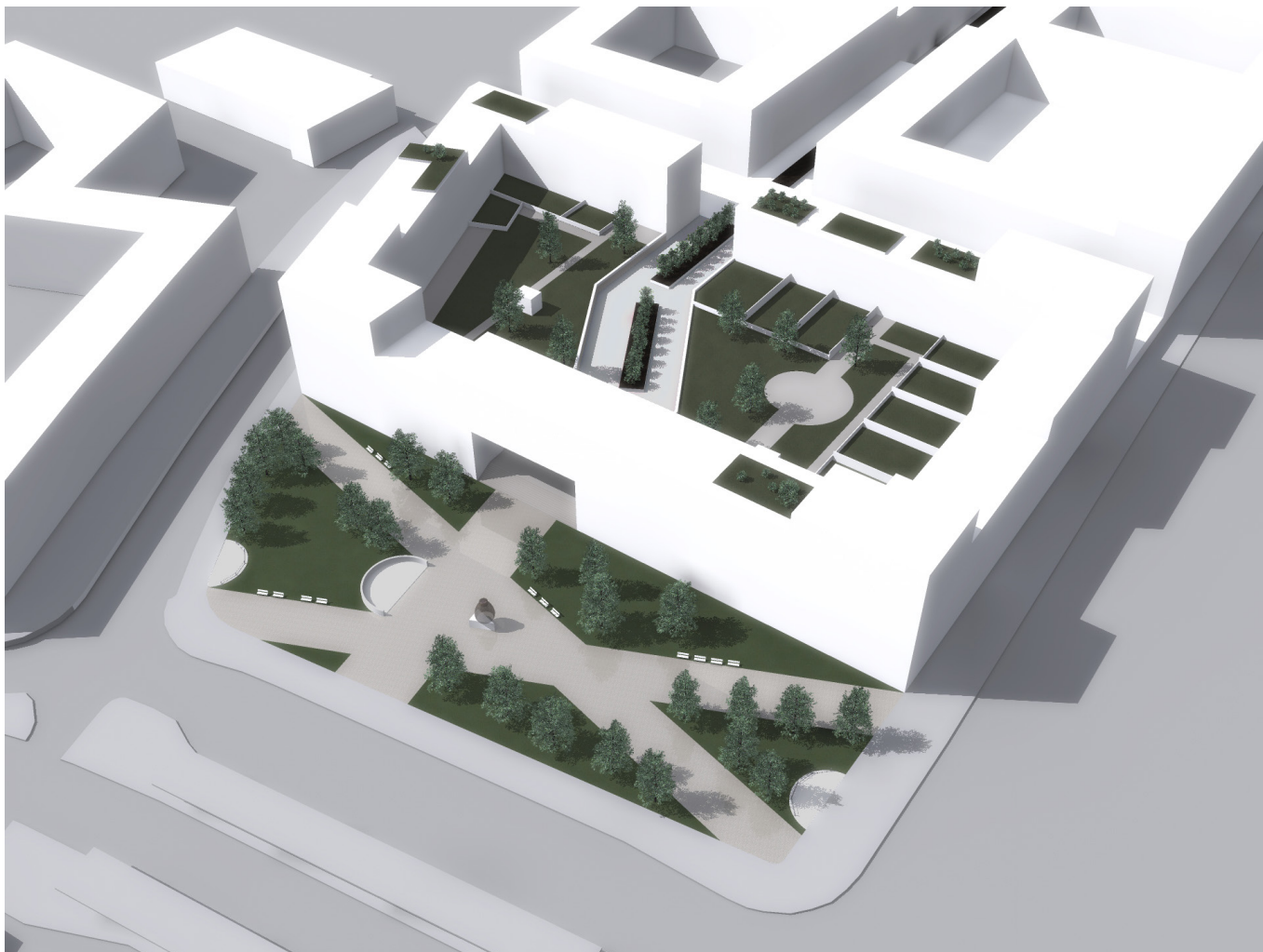


Tämä työ esitti koko raitiotielle väreihin perustuvaa koodausta, jonka avulla pysäkin paikka linjalla tunnistetaan. Työn tekijät Maija Kovari Tampereen teknilliseltä yliopistolta sekä Anu Valli ja Mikael Vuorinen Tampereen yliopistolta.

Hervannan Sanomien juttu 5.11.2014



Kurssin design-osuuden työt olivat esillä Valoa pimeyteen-tiedetapahtumassa Tampere-talolla 17.1.2015. Tapahtuman teemana oli "Tulevaisuus- nyt".



KALERVO

Johanna Hämäläinen, Kalle Mälkki, Marko Nyby, Taina Riekinen, Julia Virkkala

PALVELUT JA TYÖPAIKAT

Hakametsään keskitetään urheilu- ja liikuntapalveluja vahvistaen alueen nykyistä identiteettiä. Jääkiekon liigaotteluiden siirtyessä Keskusareenalle Hakametsän jäähalliin tulee tilaa muille lajeille ja nuorisourheilulle. Jäähallin lähialueille

ja nykyiselle parkkipaikalle sijoitetaan harrastusliikuntapaikkoja, kuten rantalentopallokenttä ja katukoripallo. Jäähallilta Kauppiin tulee viherväyläyhteys kesäisin pururatana ja talvisin hiihtolatuna. Tampere-Areenan viereinen skeittipaikka kunnos-

tetaan näyttävämmäksi. Muut vapaa-ajan toiminnot liitetään urheiluteemaan varaa- malla liiketiloja urheilupubeille ja muulle fanikulttuurille. Jäähallin edustasta tehdään houkutteleva paikka ulkotapahtu- mille. Jäähallin läheisyyteen rakennetaan

urheilutoimintaa palveleva hotelli. Urheilun ja vapaa-ajan toiminnot tuovat 20-50 työpaikkaa.

Prisman aluetta kehitetään ensisijaisesti kaupan tarpeisiin rakentamalla uusi toiminnallisesti yhtenäinen ostosmaailma. Myös Iskun rakennukset uusitaan. Pysäköinti kohdennetaan ensisijaisesti parkkihalleihin rakennusten kellarikerrokseen ja Prisman pysäköintialueen yhteyteen. Pienemmälle

liiketoiminnalle varataan tilaa Sammonkadun varteen kerrostalojen ensimmäiseen kerrokseen. Pysäkkiaukion läheisyyteen sijoitetaan alueen historiaa kunnioittaen leipomokahvila. Seisakkeelta jäähallille kulkevan vehreän väylän varrelle varataan tilaa pienimuotoiselle ravintola- ja kahvila-toiminnalle. Alueelle houkutellaan erityisesti urheiluliikkeitä ja ravintoloita. Kaupan kehittäminen tuo 50-100 työpaikkaa. Suurelta osin kunnalliset palvelut haetaan

lähialueilta. Perusterveydenhuolto järjestetään ensisijaisesti raitiovaunuyhteyden päässä Kalevassa ja Hervannassa sekä neuvolapalvelut Tipotiellä. Kalevaan tulee pienten lasten päiväkotiyksikkö, myöhemmin harkitaan päiväkodin rakentamista tai nykyisen laajentamista. Alueella on kaksi koulua ja TAO:n toimipiste. Kunnalliset palvelut tuovat 2-4 työpaikkaa.



Yleissuunnitelma

YMPÄRISTÖ

Viherväylillä tarkoitetaan välillä puistoissa kulkevaa ja välillä kapeampaa puilla reunustettua ja rauhaa kevyen liikenteen väylää, joka ei kulje autoliikenteen välittömässä läheisyydessä. Alueen toisistaan jokseenkin erilliset puistot yhdistetään yhtenäiseksi viherväyläksi. Raitiovaunupysäkillä kulkevat viherväylät Kalevan kirkolle, Kalevankankaalle, Iidesjärvelle sekä Pappilaan ja Kauppiin Hakametsän jäähallin kautta. Puistot tuovat väylälle vaihtelua ja mielekkäitä pysähtymispaikkoja. Viherväyliä avulla lisätään hyötyliikuntaa ja houkutellaan asukkaita palveluiden äärelle.

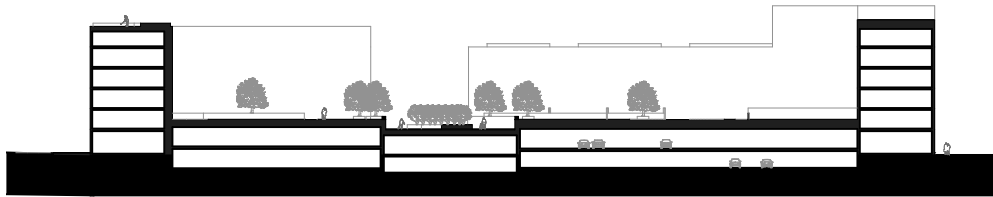
Viheralueista luodaan toiminnallisia yhdistämällä niihin leikki- tai urheilupaikka.

Päiväkotien ja koulujen pihoja kehitetään kaikkien asukkaiden tarpeita vastaamaan. Viheralueiden toiminnallisuus palvelee eri ikäisten ihmisten kohtaamista. Laatuun ja valaistukseen kiinnitetään erityistä huomiota. Esteettömyys huomioidaan laatoittamalla hiekkakäytävät tärkeimmillä reiteillä. Varsinainen Hakametsän metsäalue säilytetään suojaluokkaan ja koirapuistona, kuitenkin kulkureiteistä tehdään avarammat ja valoisammat. Hakametsän uuden keskipisteen muodostaa raitiovaunupysäkki, josta Hakametsä avautuu maamerkkiaukiolle ja jäähallille. Maamerkkiaukion läheisyyteen sijoitetaan leipomokahvila/kioski. Näkymä seisakkeelta jäähallille on avara. Seisakkeelta erottuu kaksi erilaista aluetta, jotka esittelevät Hakametsän urheilullisuutta, toiminnallisuutta, leipomohistoriaa ja asumisviihtyvyyttä.

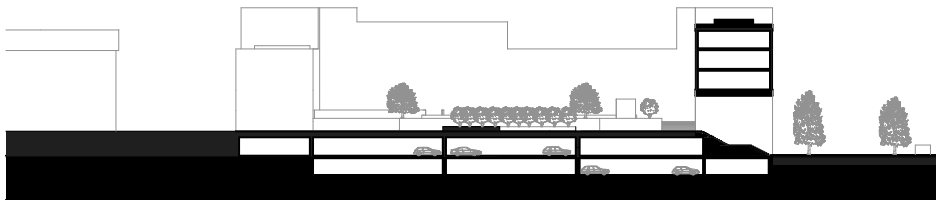
INFRA

Tie- ja katusuunnittelu

Hakametsän, Kalevanrinteen ja Taka-Kalevan alue on toisaalta henkilöautoliikenteen dominoiman laitakaupungin sekä suurten kaupunkien yksiköiden ja toisaalta tehokkaamman kantakaupunkimaisen asuinrakentamisen sekä runsaamman palvelutarjonnan saumakohtassa. Alueelle antavat oman leimansa seudullisen pääväylän (Hervannan valtatie) sekä eritasoisten kokoojateiden (Sammon valtatie, Sammonkatu, Sarvijätkökatu) liittymäalueet. Alueella kohtaa useita erityyppisiä liikennevirtoja: ensinnäkin alue itse generoi liikennettä suurten kaupunkien yksiköiden, kauppakiinteistöjen ja koulutusyksikön vuoksi. Alue toimii

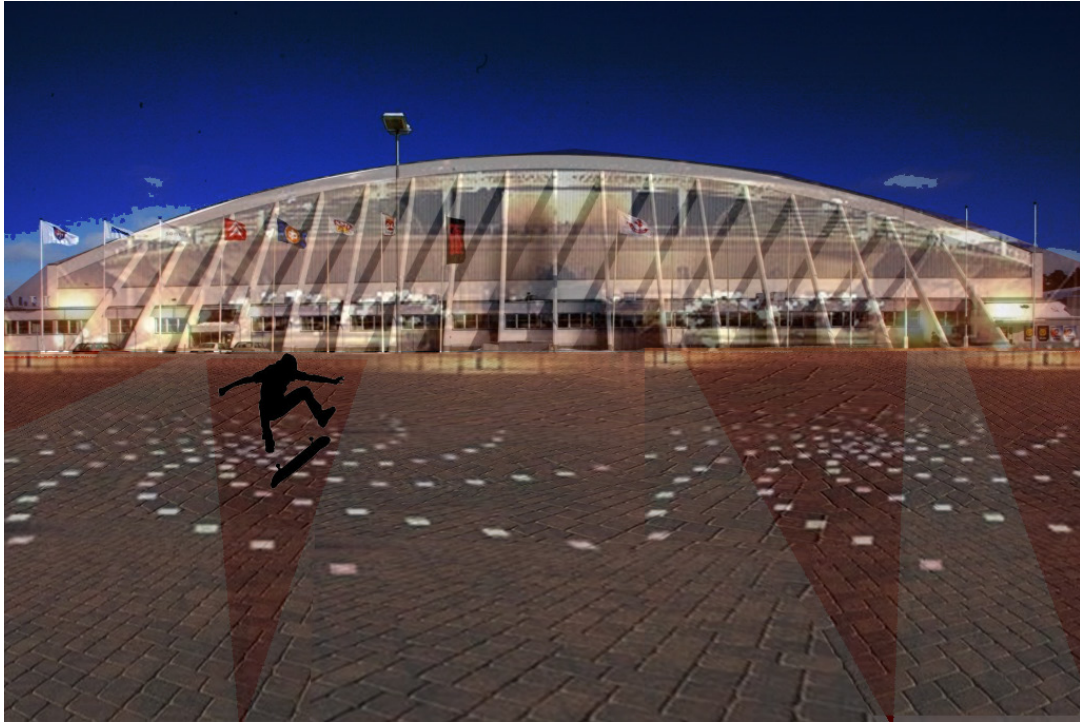


LEIKKAUS A



LEIKKAUS B

Leikkaus, Kalevanrinteen alue



myös yhtenä läpikulkureittinä toisaalta itäisten kaupunginosien/Kangasalan länsiosan ja keskustan, toisaalta Länsi-Tampereen/Ylöjärven ja Hervannan välillä.

Alueen liikenn ratkaisut ovat haastavia ja edellyttävät onnistuakseen yhteistyötä alueen kaupallisten toimijoiden kanssa. Toisaalta viimeistään Kalevanrinteen tiivistyvän asuinrakentamisen myötä alueen sijainti kantakaupungin reunalla korostuu, jolloin henkilöautoilun hallitsevaa roolia tulisi harkita uudestaan. Suunnitteluratkaisussamme lähtökohana onkin ollut jalankulun ja pyöräilyn sekä toisaalta joukkoliikenteen helpottaminen. Esimerkiksi Iskun ja Prisman kiinteistöjen pysäköintihalleihin ajetaan pohjoisesta Rieväkadun, etelästä Hervannan valtavyälyn ja idästä Sammon valtatie uusien eritasoliittymien ja tunneliramppien kautta.

Alueelle on tehty liikennesuunnitelma Kalevanrinteen asemakaavatyön yhteydessä. Etenkin Hervannan valtavyälyn itäpuolelle esitetyt ratkaisut ja yhteystarpeet pirstovat olemassaolevia viher- ja virkistysalueita ja siirtävät todennäköisesti ajoneuvoliikennettä Hervannan valtavyälyltä pienille kokoojakaduille (Aarikkalankatu, Takahuhtintie, Kissanmaankatu). Myös Rieväkadun jatketta pohjoiseen tulee tarkastella kriittisesti etenkin Sammonkadun ja Sarvijaakonkadun ylittämisen osalta. Henkilöauto liikenteen siirtämistä maan alle tulisi tarkastella etenkin Rieväkadun kohdalla.

Kalevanrinteen joukkoliikenneterminaali

Kalevanrinteen asuinalueen ja Prisma-keskuksen väliselle alueelle kaavailtu joukkoliikenneterminaali toimisi vaihtopisteenä idästä saapuvien linja-autojen

ja keskustaan tai Hervantaan jatkavien raitiovaunujen välillä. Joukkoliikenneterminaalista on selkeät ja esteettömät yhteydet Prismakeskuksen, jäähallin, Sammonkadun ja Kalevanrinteen alueen suuntiin. Matkustajaturvallisuuden ja joukkoliikenteen sujuvuuden vuoksi terminaalialueelle ajo on sallittu ainoastaan linja-autoilla ja raitiovaunuilla. Vaihdon tulee olla järjestetty ja synkronoitu ainakin keskustan suunnasta, jolloin linja-auto odottaa keskustasta saapuvaa raitiovaunua ja lähtee välittömästi vaihdon tapahduttua. Raitiovaunun tulee matka-ajan vakioimiseksi saada liikennevaloetuedet, jotka minimoivat pysäkillä ja liikennevaloissa odotteluajan.

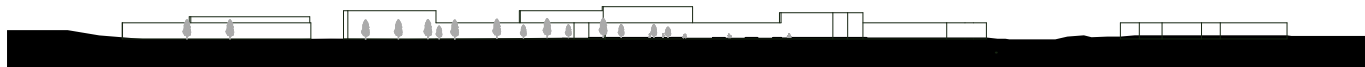
ASUMINEN

Kalevanrinteen aluetta kehitetään työssämme voimakkaammin kuin alueen yleis- ja asemakaavatyössä on viisioitu. Asuinrakennukset ovat 5-8-kerroksisia ja ne perustuvat umpikortteleihin, joiden sisällä on lähtökohtaisesti viherpiha. Jalankulku ja pyöräily järjestetään kolmea pääakselia pitkin: Sammonkatu, Sarvijaakonkatu sekä asuinalueen keskeltä umpikortteleiden välistä kulkeva yhteys. Öisten meluhaittojen ja muun häiriön vähentämiseksi jalankulku ja pyöräily pyritään ohjaamaan suurelta osin Sammonkadun ja Sarvijaakonkadun varteen esimerkiksi optisen ohjauksen keinoin: tällöin korttelien keskelle johtavaa väylää ei korosteta pysäkin suunnalta katsottaessa.

Pysäkkialueelta Kalevanrinteen suuntaan käytetään hyväksi nousevaa maastoa siten, että pysäköinti järjestetään suurelta osin maan alle ja osittain kivijalkatasoon pysäköintitalomaisesti. Asuminen sijoitetaan lähtökohtaisesti 2.kerroksesta ylöspäin ja katutasoa hyödynnetään liiketiloihin. Esimerkiksi pysäkkialueen lähelle mahdollisesti sijoittuvat kahvila-ravintolat voivat olla Helsingin Lasipalatsin tapaan läpikuljettavia. Tarkastelualue on toisaalta päivittäis- ja erikoiskauppaluonteinen ja toisaalta urheilu- ja liikuntatapahtumiin ja palveluihin keskittynyt. Alueella on myös merkittäviä kaupungin sisäisiä ja seudullisia liikenneväyliä, joiden ulkoisvaikutukset tulee ottaa huomioon. Tämän vuoksi muu asuinrakennuksiin kohdistuva täydennysrakentaminen on mahdollisuuksiltaan rajallista. Hakametsän itäreunaan Uudenkylänkadun länsipuolelle on mahdollista toteuttaa joitakin pistetaloja.



Ote yleissuunnitelmasta, Prisman alue



Leikkaus, Prisman alue



HAKAMETSÄ

Sini Jussila, Kalle Mälkki, Roni Utriainen, Julia Virkkala

Suunnittelualue sijaitsee Hakametsässä, Kalevan Prisman läheisyydessä. Suunnittelualueen sijainti on haastava niin kaupunkirakenteellisesti kuin liikennejärjestelyjenkin puolesta. Alueella on useampia liikenteellisiä solmukohtia, joihin syntyy helposti ruuhkaa varsinkin iltapäivisin. Liikenneverkko koostuu kahdesta isommasta kokoojakadusta (Hervannan valtavyäly ja Sammonkatu), sekä niihin yhdistyvistä pienemmistä teistä. Alueen lähistön rakennuskanta on pääosin 1960-1980-luvuilla rakennettua. Viime vuosina

rakennuskantaa on uusittu, ja Kalevanrinteeseen suunnitellaan rakennettavaksi lisää asuintaloja lähivuosina. Lisäksi suunnittelualueen identiteettiä rakentavat voimakkaasti myös alueella sijaitsevat kaupalliset palvelut, jotka osaltaan houkuttelevat alueelle ihmisiä ja liikennettä.

Suunnitelmaan kuuluu itse seisakkeen lisäksi sen läheisyyteen suunniteltu puistoalue. Suunnitelmassa lähdettiin liikkeelle käyttäjänäkökulmasta ja siinä on pyritty ottamaan erilaiset seisakkeen

käyttäjät mahdollisimman monipuolisesti huomioon. Seisakkeen muotoilussa kiinnitettiin huomiota ensisijaisesti esteettömyyteen ja käyttömukavuuteen. Suunnitelmassa otettiin huomioon myös lähiympäristö; lähiympäristön oheistointoja, kuten kaupallisia palveluita on pyritty kehittämään ja alueen identiteettiä vahvistamaan, jotta ne osaltaan edistisivät seisakkeen integroitumista kaupunkirakenteeseen

KULKUYHTEYDET JA OPASTUS

Lähialueelta on opastus seisakkeelle. Opasteissa käytetään kirjoitetun kielen lisäksi myös symboleita, jolloin ne ovat laajan käyttäjäryhmän tulkittavissa. Opasteita sijoitetaan pääkulkuväylien varrelle sekä liiketilojen läheisyyteen.

Jalan liikuttaessa seisakkeelle kuljetaan molemmiin puolin sijaitsevia suojateitä pitkin. Suojateiltä on yhteys myös seisakkeen toisella puolella sijaitsevaan liikerkennukseen.

Polkupyöriä varten seisakkeen viereiseen puistoon on sijoitettu pyöräkatoksia, joihin pyörä on helppo jättää. Autolla liikuttaessa auto on mahdollista jättää liikekeskuksien pysäköintialueelle.

Seisakkeelle sijoitetaan iso digitaalinen opastetaulu, joka on hyvin havaittavissa myös kauempaa lähestyttäessä. Lisäksi seisakkeella on digitaalinen näyttö, jolta on mahdollista seurata saapumis- ja lähtöaikoja reaaliajassa.

Seisakkeelle sijoitetaan myös opastetaulu, jolta on mahdollista tarkistaa lähialueen olennaisimpien palveluiden sijainti. Lipunmyyntiautomaatti sijoitetaan seisakelaiturille, mikä mahdollistaa lipun ostamisen myös odotusaikana. Liikenteen sujuvuuden lisäämiseksi seisakealueella Rieväkadun seisakeosuudella liikennöinti on sallittu vain joukkoliikennevälineille. Muu liikenne ohjataan Sammonkadulle.



LÄHIYMPÄRISTÖN TOIMINNOT

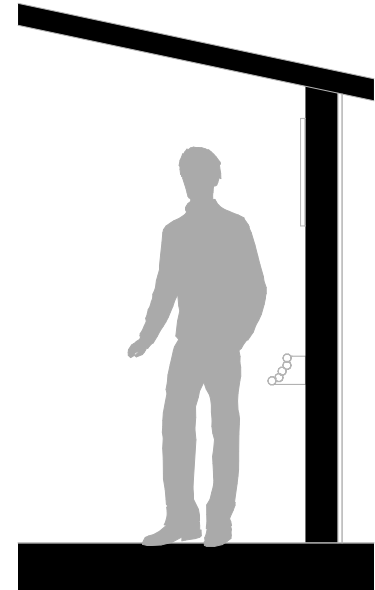
Suunnitelmassa seisaketta rajaavat puisto sekä liikerakennus aukioineen. Puisto muodostaa vihreän levähdyspaikan urbaanissa ympäristössä, ja sinne on sijoitettu alueen maamerkkinä toimiva veistos, luvallisia graffitiseiniä, sekä runsaasti mahdollisuuksia istahtaa hetkeksi levähtämään. Kalevanrinteen asuinalueelta on portaallinen kulkuyhteys puiston kautta seisakkeelle. Liiketilän edessä sijaitsevalle aukiolle on sijoitettu kiosk, joka palvelee myös öisin. Kioski tarjoaa myös mahdollisuuden nopeaan asiointiin odotusajalla. Näin on luotu seisakkeen ympärille useampia viihtyisiä ympäristöjä, jotka tekevät raitiovaunun odottamisesta osaltaan miellyttävämpää.

Liiketilän edessä sijaitsevalta aukiolta on sujuva yhteys liiketiloihin aukion läheisyydessä. Lisäksi kulkeminen myös kauempana sijaitseviin ostoskeskuksiin on turvallisempaa syntyvän sisätilakäytävän kautta. Nämä ratkaisut helpottavat ostoksilla käymistä, joka tulee olemaan Hakametsän seisakkeen suurimpia käyttöarvoja.

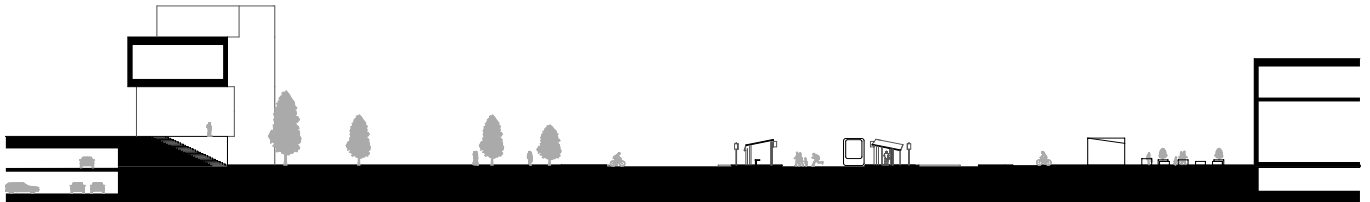
DESIGNIN LÄHTÖKOHDAT

Seisakkeen muotoilun lähtökohtina ovat käytettävyys, turvallisuus, alueen identiteetti sekä sujuva liittyminen kaupunkirakenteeseen. Katoksen muotoilu on suunniteltu mahdollisimman hyvin säältä suojaavaksi, ja sen kaarevat muodot toimivat myös absorboivina, himmentäen jonkin verran liikenteen melua. Sujuva liikkuminen myös bussipysäkeille on otettu huomioon sijoittamalla runsaasti kulkuaukkoja. Katos on pyritty suunnittelemaan myös esteettiseksi käyttämällä pehmeitä muotoja ja materiaalien vaihtuvuutta, jolloin se toimii osaltaan tunnistettavana maamerkinä.

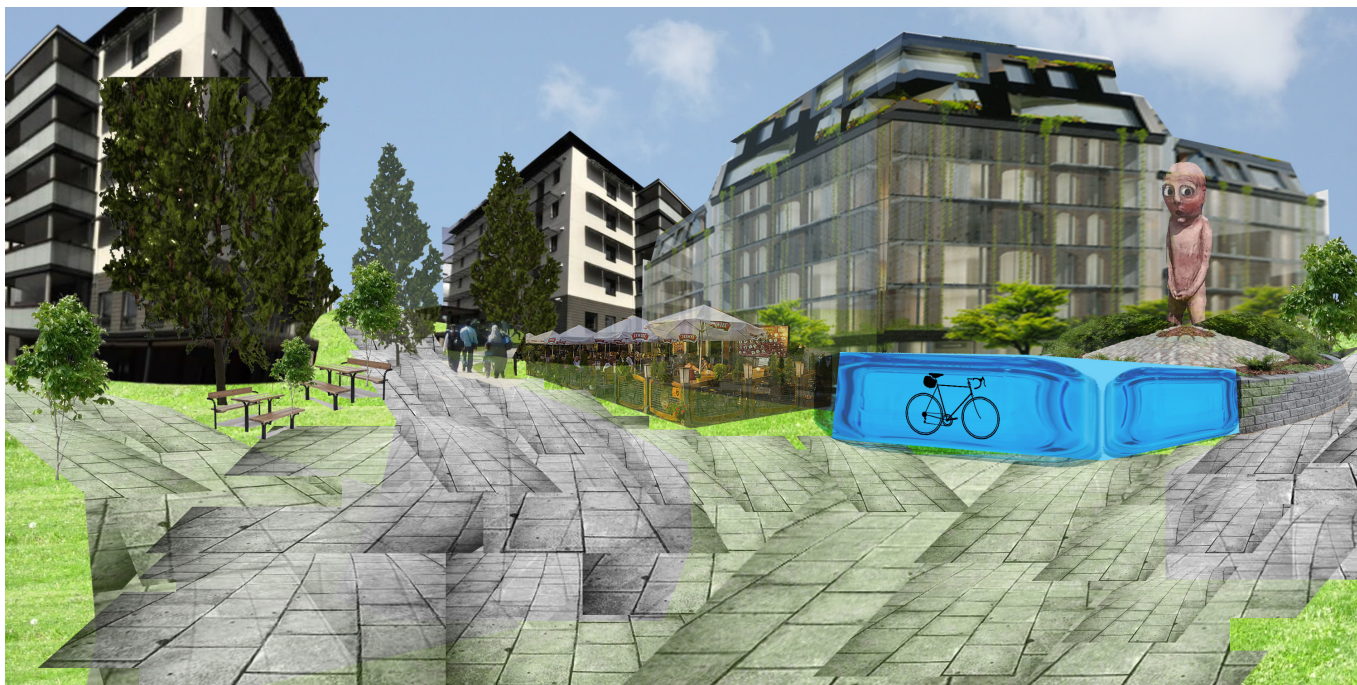
Katoksen yhteydessä on istuma- ja nojailupaikkoja useilla eri korkeuksilla, jolloin ne palvelevat laajemmin eri käyttäjäryhmiä.



Leikkaus, seisakkeen katos



Alueleikkaus, seisake ja lähirakennukset



KUMMOLA

Johanna Hämäläinen, Marko Nyby, Taina Riekinen

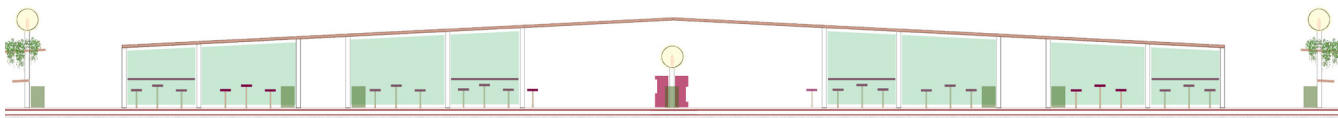
TARKASTELUALUEEN LYHYT KUVAUS

Raitiotien yleissuunnitelman pysäkki-alue on liikenteellisessä solmukohdassa kantakaupunkimaisen alueen laidalla. Alueelle antavat leimaansa seudullinen pääväylä ja pääkokoojakadut lukuisine tonttiliittymineen, mikä tekee alueesta hieman epäesteettisen sekä siellä liikku-

misesta jalan ja polkupyörällä jopa haastavaa.

Pysäkkialueen välittömän läheisyyden rakennuskanta on pääosin 1960- ja 1980-luvuilla rakennettuja liikerakennuksia. Alueella on merkittävästi päi-

vittäistavara- ja erikoiskauppaa kuten huonekalu-, urheiluväline- ja kodintekniikkaliikkeitä. Pysäkkialueen läheisyyteen rakennetaan lähivuosina Kalevanrinteen asuinalue.



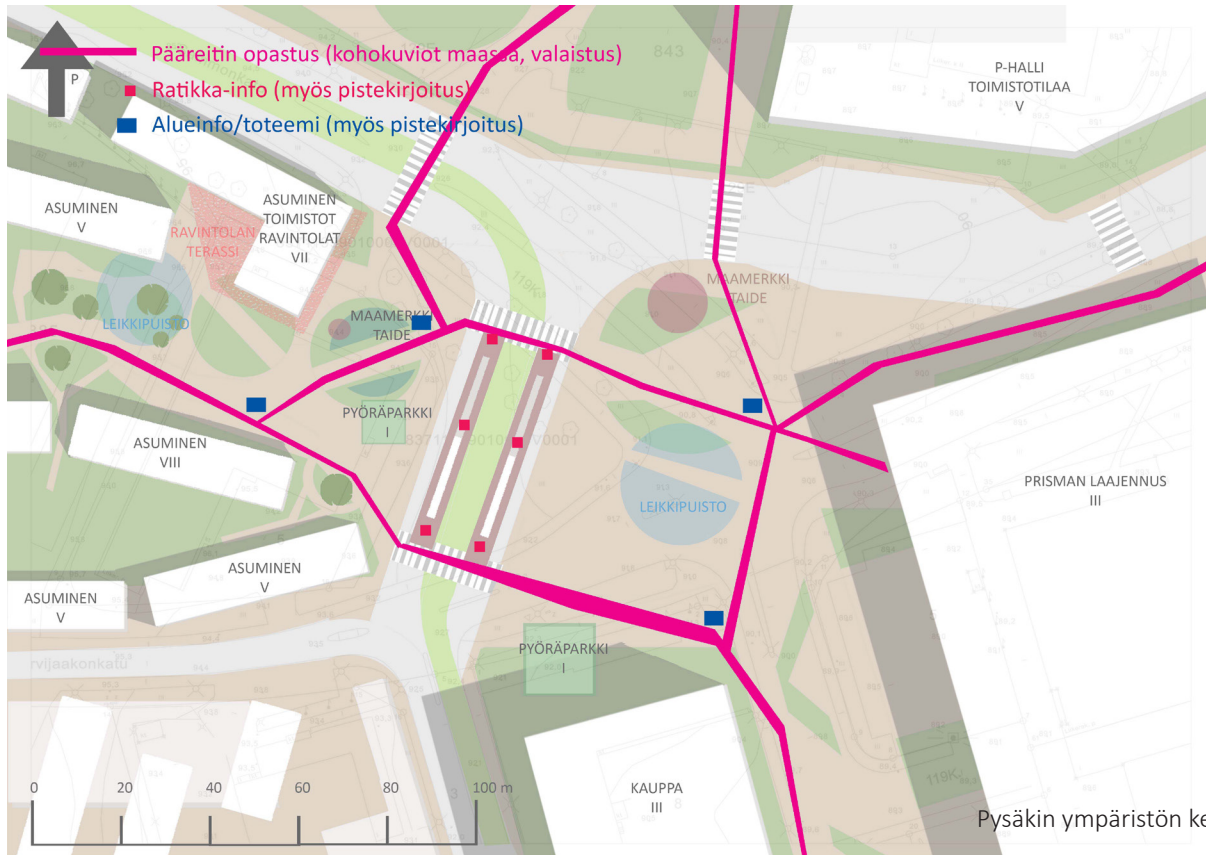
MATKAKETJU, OPASTUS JA ESTEETTÖMYYS

Saavuttaessa pysäkillä autoilija ohjataan opastein Iskun talon ja Prismakeskuksen P-hallien liityntäpysäköintiin. Polkupyörien liityntäpysäköinti sijoitetaan pysäkkialueille sijoitettaviin lukittaviin tiloihin tai katoksiin. Aikataulutiedon ja poikkeusinformaation päälähteitä ovat pysäkin vilkkaimpiin tulo-suuntiin, jäähallille, Tampere Areenaan sekä Prisma-keskukseen sijoitettavat aikataulunäytöt. Lipunmyyntiautomaatit sijoitetaan pääsääntöisesti aikataulunäyttöjen lähelle, mutta lipunosto tehdään helpoksi myös mobiililaitteilla (esim. NFC- ja QR-koodit). Pysäkillä on opastus kauempanakin sijaitsevilta pääkohteilta.

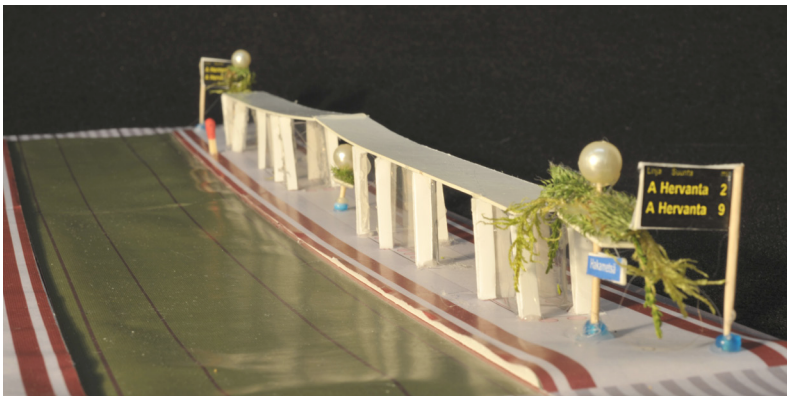
Pysäkkialueen opastukseen kuuluu pysäkkikatoksessa oleva staattinen aikataulu sekä kuvaus pysäkin sijainnista ja matka-ajoista. Pysäkillä lähialueen kohteisiin opastetaan paitsi staattisten taulujen sekä "toteemi- maisten" viittaratkaisujen, myös "valopolkujen" ja mobiilisovellusten avulla.

Pysäkkialueella liikkumisen selkeyteen ja turvallisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Pysäkkialue toteutetaan hyväntahtoisena ja esteettömänä. Kulkureittien materiaali- ja värivalinnoilla pyritään esteettömyyden ja (talvi)kunnossapidon helppouden lisäksi ohjaamaan jalankulkua ja pyöräi-

lyä turvallisille reitille. Laiturialue ja suojatiet lämmitetään viihtyisyyden ja turvallisuuden parantamiseksi esimerkiksi kaukolämpöverkon avulla. Raitiovaunujen ja linja-autojen pysähtymispaikat merkitään, jotta vaunuista poistuminen ja niihin nouseminen sekä alueella liikkuminen tapahtuu nopeasti ja turvallisesti. Matkustajaturvallisuuden ja joukkoliikenteen sujuvuuden vuoksi seisakealueelle ajo on sallittu ainoastaan linja-autoilla ja raitiovaunuilla.

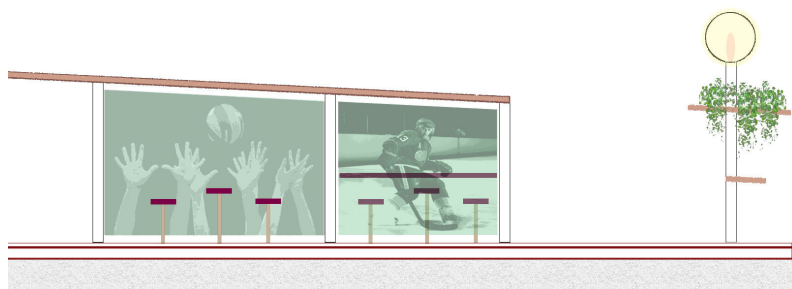


Pysäkin ympäristön kehittäminen



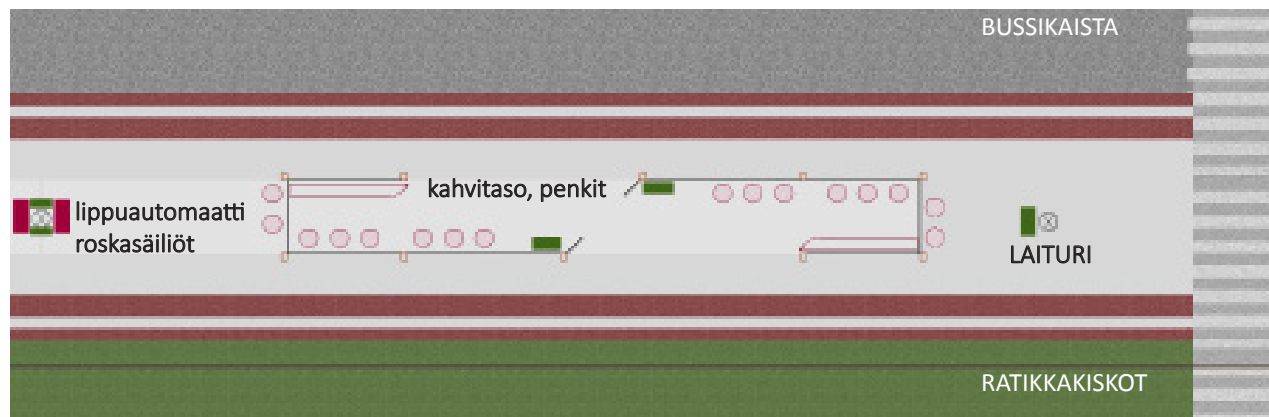
DESIGNIN LÄHTÖKOHDAT

Katoksen muotoilun lähtökohtia ovat erotettavuus, tunnistettavuus, alueen identiteetti, läpikuljettavuus, riittävä säänsuoja ja vaivaton liittyminen lähiympäristöön. Erotettavuutta tuo suurehko katosrakenne ja sen viisto katto. Tunnistettavuutta ja alueen identiteettiä haetaan lasiin painetuilla jääkiekko- ja Hakametsän jäähalli-aiheisilla grafiikoilla. Katoksen läpikuljettavuus on olennaista, koska kyseessä on bussin ja raitiovaunun vaihtopysäkki. Katoksen molemmissa päissä olevat kulmat suojaavat myös viistolta sateelta ja tuulelta, kuitenkin turvallisuudentunteen ja tulevan kulkuneuvon huomauttamisen takaamiseksi värjätystä lasista näkee läpi ja katos on valaistu myös sisäpuolelta. Katosrakenne on avoin, jotta liittyminen lähiympäristöön on vaivatonta ja matkustaja pystyy orientoitumaan nopeasti ympäristöön. Katoksen seinät ovat värjättyä lasia, katto ja muut osat värjättyä terästä.



Yksityiskohta julkisivusta

Seisakkeen viihtyvyyttä parannetaan valaistuksella ja muilla yksityiskohdilla. Katoksen molemmilla puolilla ovat nostetuilla istutuksilla varustetut valopylväät, joista kesällä valuvat alas köynnöskasvit ja talvisin havut viihtyvyyden parantamiseksi. Katoksessa on yksittäisiä kaarevasti muotoiltuja istuimia ja nojaamiseen tarkoitettuja palkkeja. Take away-kahville on muutamia pöytätasoja. Seisakkeella on lippuautomaatti, roskakoreja ja teline tupakantumpeille.



Seisakkeen pohjapiirustus

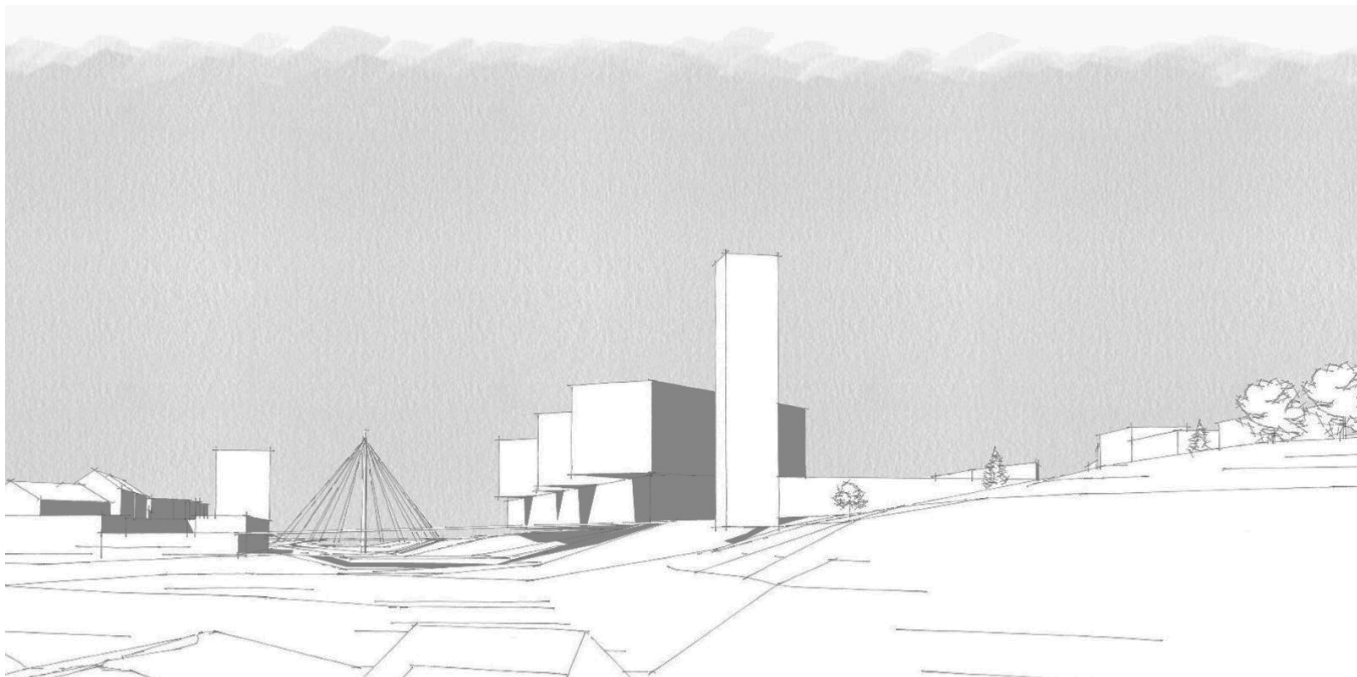


NÄKYMÄT JA LÄHIYMPÄRISTÖ

Katsoessaan seisakkeelta pohjoiseen matkustaja näkee Tampere Areenan, koillisessa Hakametsän jäähallin vihreän ja valaistun väylän päässä, idässä Iskun talon (liityntäpysäköinti), kaakossa ja etelässä Prismakeskuksen (liityntäpysäköinti), lounaassa ja lännessä pysäkkiaukion ja vihreän väylän Kalevanrinteeseen sekä luoteessa keskustaan johtavan Sammonkadun. Seisakkeelta on suora yhteys Sammonkadun itä- ja länsipuolille.

Seisakkeen länsipuolisella pysäkkiaukiolla on pyöräpysäköinti, urheiluun liittyvä maamerkki ja alueen historiaa kunnioittava leipomokahvila/kioski. Pysäkkiaukiolla on istutuksia, puita ja

penkkejä elvyttävää levähdysaluetta varten. Pysäkkiaukiolta voi jatkaa matkaa kevyen liikenteen väylää ylös Kalevanrinteen asutuksen keskellä, siirtyä Sammonkadulle tai Sarvijätkäkonkadulle tai suunnata Prismakeskukseen Sarvijätkäkonkadun ylittämällä. Itäpuolella kevyen liikenteen väylien jälkeen ovat ulkoilmapyörätelineet ja opasteet keskustaan, Hakametsän jäähallille sekä läheisille ulkoilualueille. Hakametsän jäähallille kulkee vain kevyelle liikenteelle tarkoitettu vihreä väylä, jolla on mahdollisuus istua suurten puiden pengermillä. Väylän laidoilla on pieniä liiketiloja kahviloille ja ravintoloille.



TURTOLA

Stina Karhunmaa, Jyri Lehtinen, Maiju Tanninen

Turtola on elinvoimainen alue, jolla on raitiotiepysäkin myötä valtavasti kehityspotentiaalia. Suunnitelmamme päämääränä on sitoa Turtolaa enemmän yhteen ja tehdä siitä persoonallinen aluekeskus. Tähän pyrimme yhdistämällä vanhaa ja uutta luovasti sekä kehittämällä jo olemassa olevia kohteita ja palveluita monipuolisemmiksi. Tällä hetkellä Hervannan valtavyäjä jakaa Turtolan alueen selvästi kahteen eri puoliskoon. Kuromme tätä jakoa kiinni nostamalla raitiotien pysäkin

asutuksen tasolle ja luomalla pysäkiltä hyvät kulkuyhteydet sekä kauppakeskukseen että asuinalueille. Valtavyäjän pääseekin suunnitelmassamme ylittämään niin pysäkin välittömässä läheisyydessä olevan ympyrän muotoisen vinoköysisillan kuin pysäkin eteläpuolella olevan lähikaupparakennuksen yhteydessä olevan sillan kautta.

Näyttävä vinoköysisilta toimii tunnistettavana maamerkinä ja luo alueelle eri-

tyistä ominaisluonnetta. Sillan eteläkansi on varattu jalankululle ja pyöräilylle. Pohjoinen siltakansi palvelee bussiliikennettä sekä nopeita pyöräilijöitä. Silta on osa shared space -aluetta, jossa ratikka, bussit sekä kevyt liikenne kohtaavat vapaasti. Rinnastamalla nämä eri liikennemuodot pystytään nostamaan kevyen liikenteen arvoa. Kun eri liikennemuodot kunnioittavat toisiaan ja käyttävät samaa väylää samanarvoisina, tulee liikenteestä myös turvallisempaa.

Yleissuunnitelma, pysäkin lähiympäristö



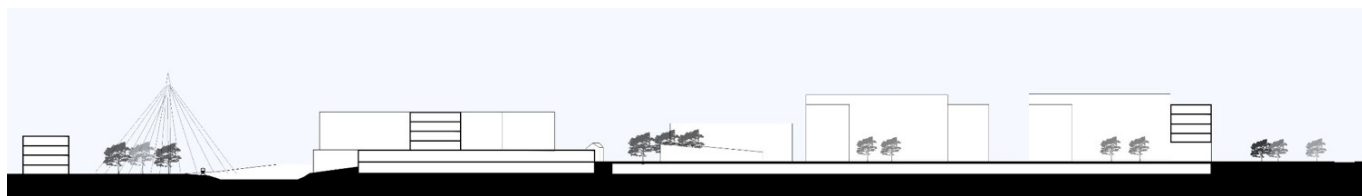
Suunnitelmassamme Turtolan nykyisten kauppakeskusten päälle rakennetaan nelikerroksisia asuin- ja toimistotaloja. Tämän lisäksi kauppakeskuksen entisen parkkipaikan tilalle rakennettaisiin asuinkortteleita. Lisärakentamista tulisi myös kauppakeskusta vastapäätä sekä Hervannan valtaväylän toiselle puolelle toimitornin muodossa.

Noin 30 prosenttia uusista asunnoista tulisi olemaan pieniä opiskelija-asuntoja ($28\text{m}^2/\text{as.}$) ja loput 70 prosenttia normaaleja asuntoja ($36\text{m}^2/\text{as.}$).

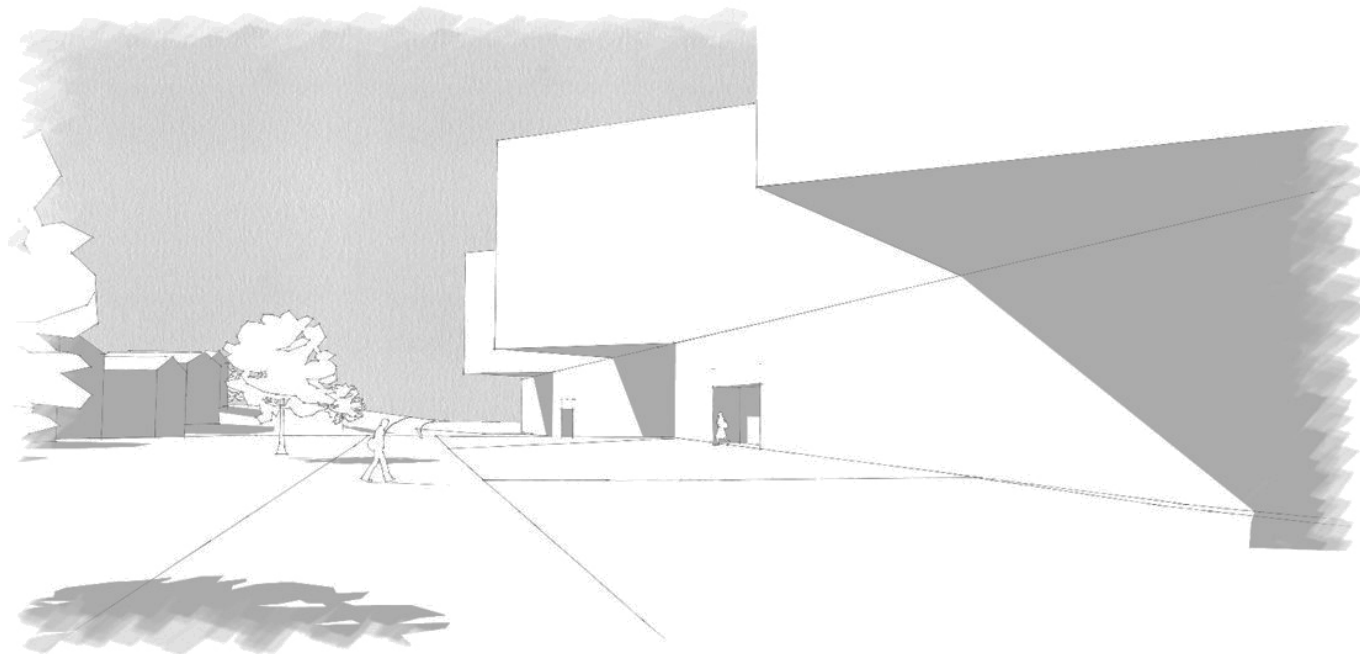
Toimistorakennuksissa neliöitä olisi tehokkuustavoitteiden mukaiset 15m^2 työntekijää kohden. Lisärakentamiselle on tarvetta, sillä raitiotien ansiosta alueen asukasmäärän ennustetaan kas-

vavan 25 % ja työpaikkojen jopa 95 % vuoteen 2040 mennessä.

Nopeiden yhteyksien ansiosta Turtolasta tavoittaa hyvin kaikki suuret oppilaitokset sekä Hervannan että keskustan työpaikat. Tavoitettavuuden ansiosta alue on myös houkutteleva paikka kaupalliselle toiminnalle ja toimistoille.



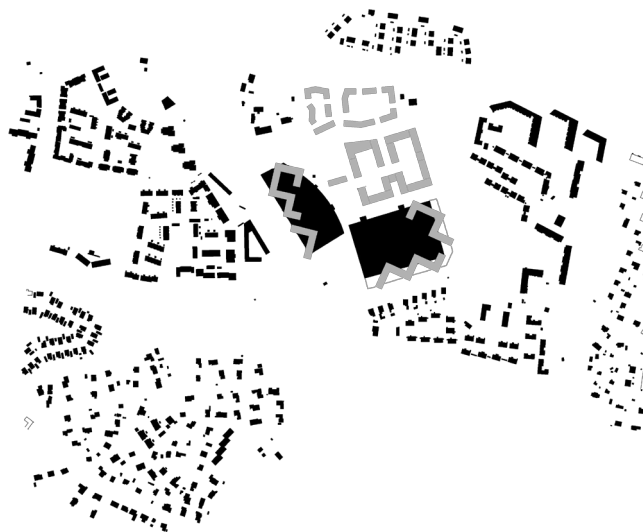
Alueleikkaus



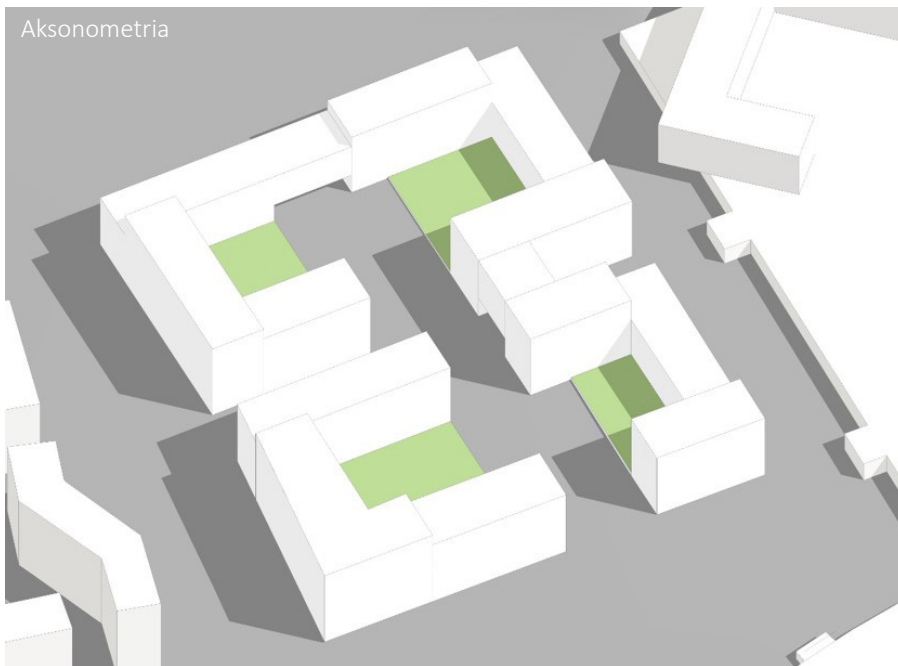
Alueen pysäköinti on järjestetty maan alle parkkihalliin. Parkkihallissa on pysäköinti niin kauppakeskuksen asiakkaille kuin alueen asukkaillekin. Sen kautta tapahtuu myös kauppakeskuksen huolto. Maanalaisen parkkitilan ansiosta kauppakeskustan edustalla tilaa jää viihtyisyyttä lisääville viheralueille, asutukselle ja kevyen liikenteen muodoille.

Välittömästi kauppakeskuksen edessä on aukio sekä julkinen puisto, jossa on leikkimahdollisuuksia lapsille ja tilaa oleskelulle. Entisen parkkipaikan kohdalle rakennetuilla asuintaloilla on yksityiset korotetut pihat, ja niiden välissä kulkee viihtyisä bulevardimainen reitti kohti suurempaa puistoa. Vihreyttä on myös kauppakeskuksen päällä: viherkatto elävöittää asuintalojen maisemaa ja tarjoaa mukavia mahdollisuuksia oleskelulle ja pienille pihoidille.

Ratikkapysäkin yhteydessä asukkaiden pysäköinti on järjestetty lähikaupparakennuksen katolle. Näin tilaa jää vihreälle ja avaralle pysäkkiaukiolle.

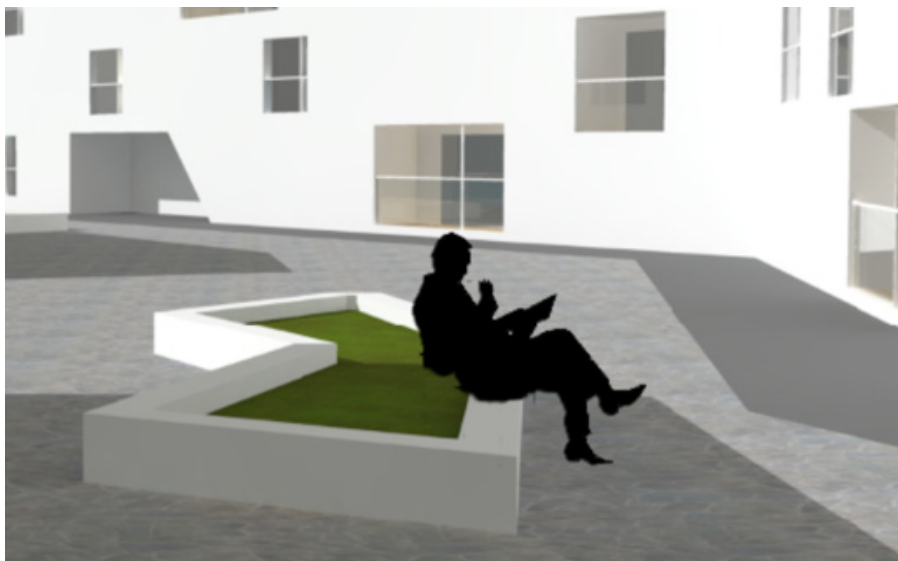


Rakeisuuskaavio



Uuden rakentamisen lisäksi haluamme suojella Turtolassa jo olevia erityisiä kohteita. Säilytämme kauppakeskuksen viereisen vanhan maatilan, sekä luomme suojellulle muuntajarakennukselle tyylikkää puitteet puiston avulla. Nämä vanhemmat rakenteet ovat osa Turtolan identiteettiä ja sen historiallista kerrostumaa, ja niitä on syytä varjella.

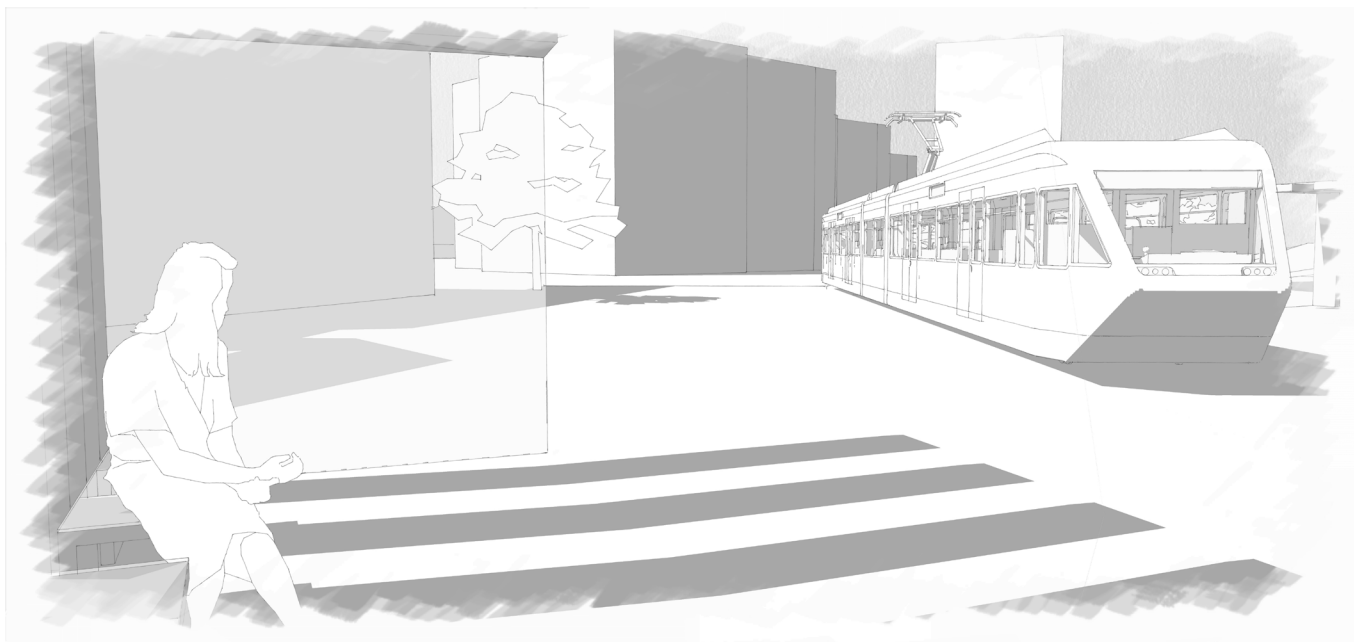
Toiveenamme on myös lisätä kulkuyhteyksiä aluetta ympäröivien suurten viheralueiden välille. Alueen pohjoispuolen Kirkkosuon ja eteläpuolen Vihojannotkon viheralueiden välillä olevaa puistoa on kehitetty toimimaan selkeänä viheryhteytenä. Puiston eteläpäähän on varattu tilaa Sotilaankadun alittavalle kevyen liikenteen yhteydelle. Näin alueen viherverkosto saataisiin monipuolisemmaksi, ja virkistysalueet tulisivat paremmin käyttöön.



Kaupallinen luonne on tärkeä osa Turtolan elinvoimaa. Uskomme kuitenkin, että kannattavuuden lisäämiseksi alueen palvelutarjonnan on kehityttävä monipuolisemmaksi. Visioissamme nykyinen kauppakeskus tulee muuttumaan hiljalleen monimuotoisemmaksi ostoskeskukseksi.

Monipuolisuutta edistää myös kauppakeskusrakennuksen kehittäminen sekä kaupallista toimintaa että asumista sisältäväksi kokonaisuudeksi. Haluammekin nähdä kolkkojen markettirakennusten tilalla eläväisiä kaupan, asumisen ja liiketoiminnan ratkaisuja. Näin alueelle pystyttäisiin luomaan uusia työpaikkoja sekä mielenkiintoisia ja tehokkaita asunmisratkaisuja.

Kaduille sijoitetaan istutuksia, jotka toimivat myös istuimina



IHMISTEN TURTOLA

Stina Karhunmaa, Jyri Lehtinen, Maiju Tanninen

Turtola on kehittyvä ja elinvoimainen asumisen keskus. Suunnitelmassamme olemme nostaneet ratikkapysäkin pois Hervannan valtaväylältä ihmisten, asutuksen ja palveluiden tasolle. Kun liikenteen ja ihmisten välistä erottelua häivytetään, saadaan raitiotien täysi potentiaali käyttöön. Ratikka ja asutus elävät luontevasti rinta rinnan, ja samalla ratikan näkyvyys sekä sen käytön helppous houkuttelevat uusia käyttäjäryhmiä joukkoliikenteen pariin. Asuinalueen tasolla oleva pysäkki mahdollistaa ilman tasoeroja luontevan vaihtopaikan ratikan ja uutta joukkoliikennesiltaa kulkevien bussien välille. Tehokas säteittäisen ja poikittaisen joukkoliikennekorridorin risteys on myös kaupalle kilpailuvaltti.

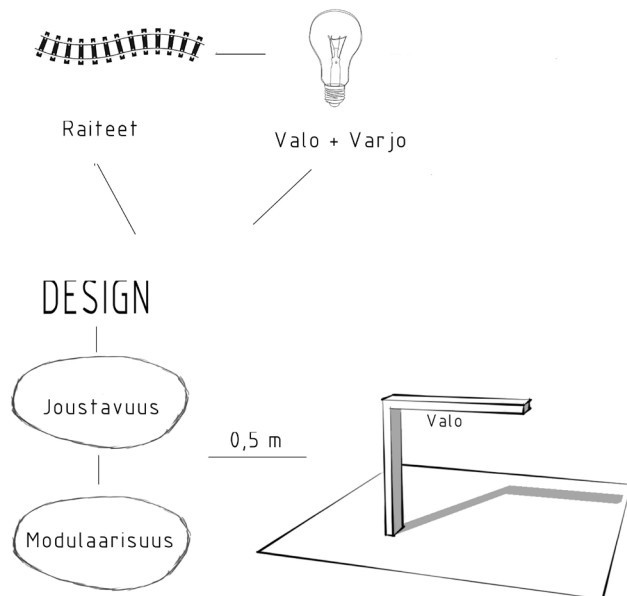
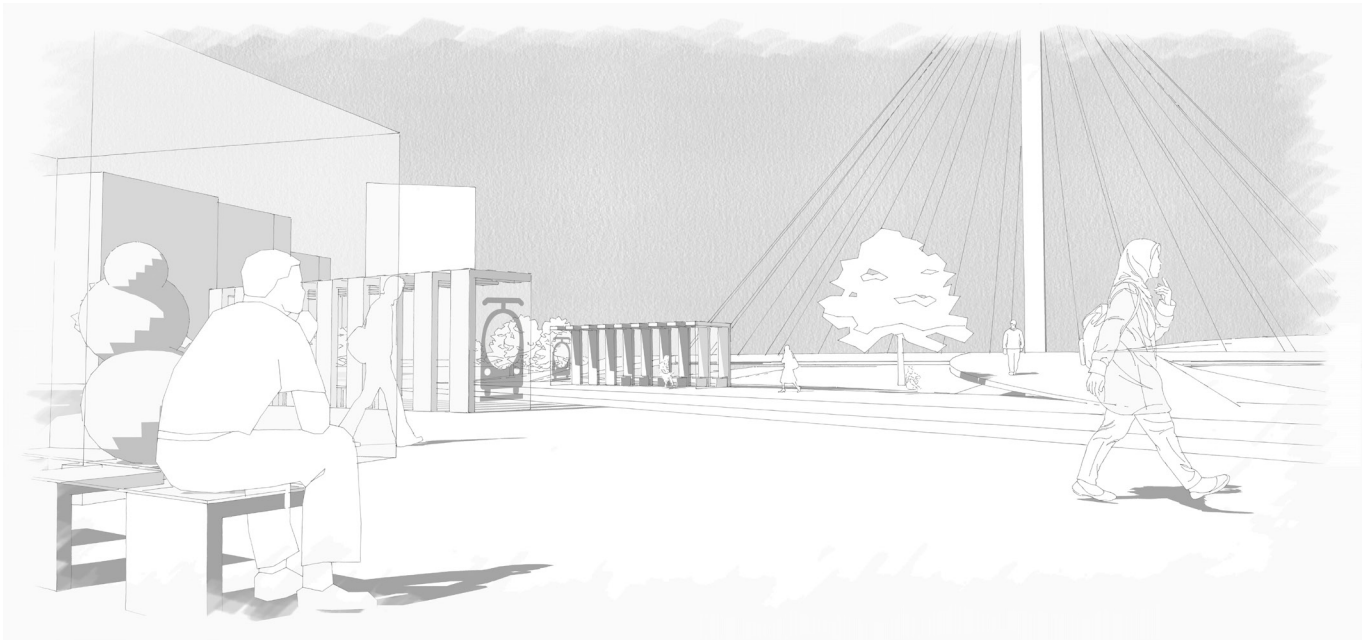
Suunnitelmassamme käsitämme pysäkin laajempänä kokonaisuutena kuin pelkkänä katoksena. Olemmekin suunnitelleet pysäkkiaukion, jossa on miellyttävä oleilla ja mahdollisuuksia monenlaiseseen toimintaan. Pysäkillä voi ratikan odottamisen ohella ihailla taidetta sille varatulla näyttelyalueella, viettää aikaa (seniori)aukiolla, ostaa virvokkeita kioskilta ja tehdä pikkuostoksia lähikaupassa. Pysäkin alue on viihtyisä, ja sen ympäristössä on istutuksia, muurinpätkiä ja puiden ympäryspenkejä,

jotka tarjoavat varsinaisen katoksen lisäksi mukavia mahdollisuuksia ratikan odottamiseen.

Pysäkillä on huomioitu kaikki käyttäjäryhmät. Esteettömyyden takaa aukion ja katosten edustan tilavuus, katokselle johtavat liuskat, enintään 5 prosentin nousut sekä näkövammaisten opasteraidat. Pyrkimys on, että mahdollisimman moni pystyy käyttämään ratikkaa vaivattomasti ja turvallisesti. Huomiota on kiinnitetty myös pysäkkiaukiolle johtaviin reitteihin. Jotta ratiasta tulisi houkutteleva liikkumismuoto, täytyy sen olla helpposti saavutettava. Tämän vuoksi pysäkillä on reittejä monesta suunnasta eri asuinalueita ja käyttäjäryhmiä ajatellen.

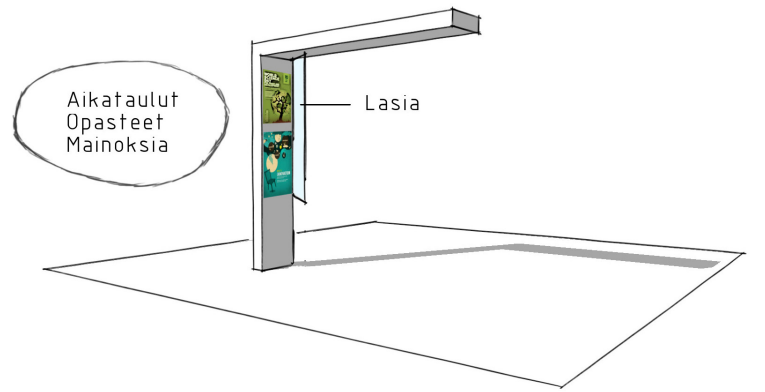
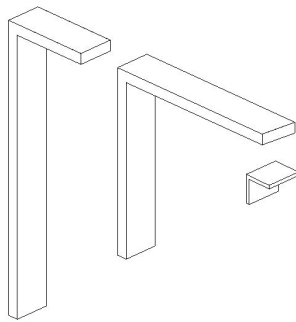
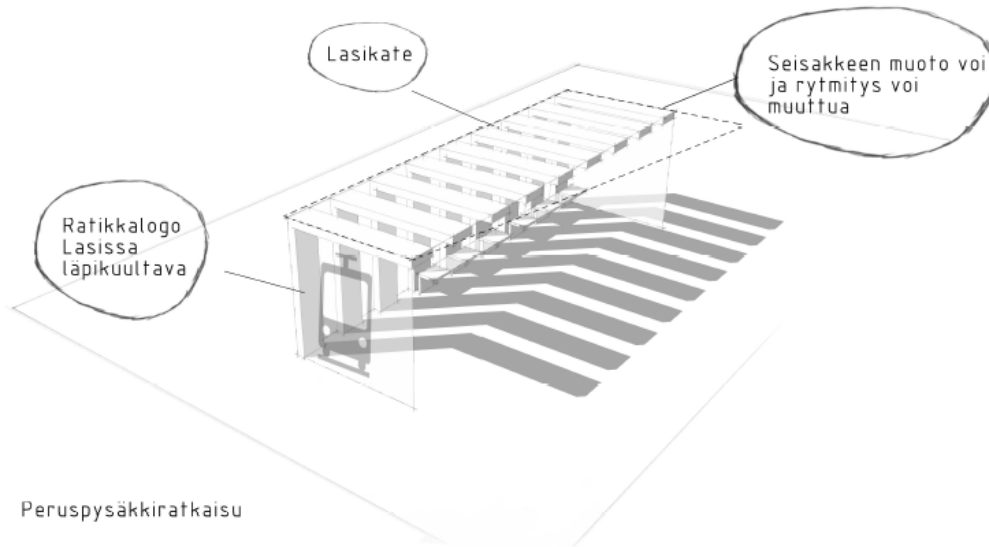
Sen lisäksi, että pysäkillä johtavat reitit ovat selkeitä ja loogisia, ohjataan käyttäjiä pysäkillä ja pysäkillä myös erilaisten opasteiden avulla. Elektroniset opasteet takaavat nopean ja ajantasaisen tiedonkulun, ja pysäkillä on mahdollisuus myös erilaisiin interaktiivisiin opasteisiin. Toisaalta erilaiset käyttäjäryhmät huomioiden pysäkiltä löytyy myös perinteisempiä opasteita. Kaikissa opasteissa kantavana periaatteena on helppo ymmärrettävyys, ristiriidattomuus ja ajantasaisuus



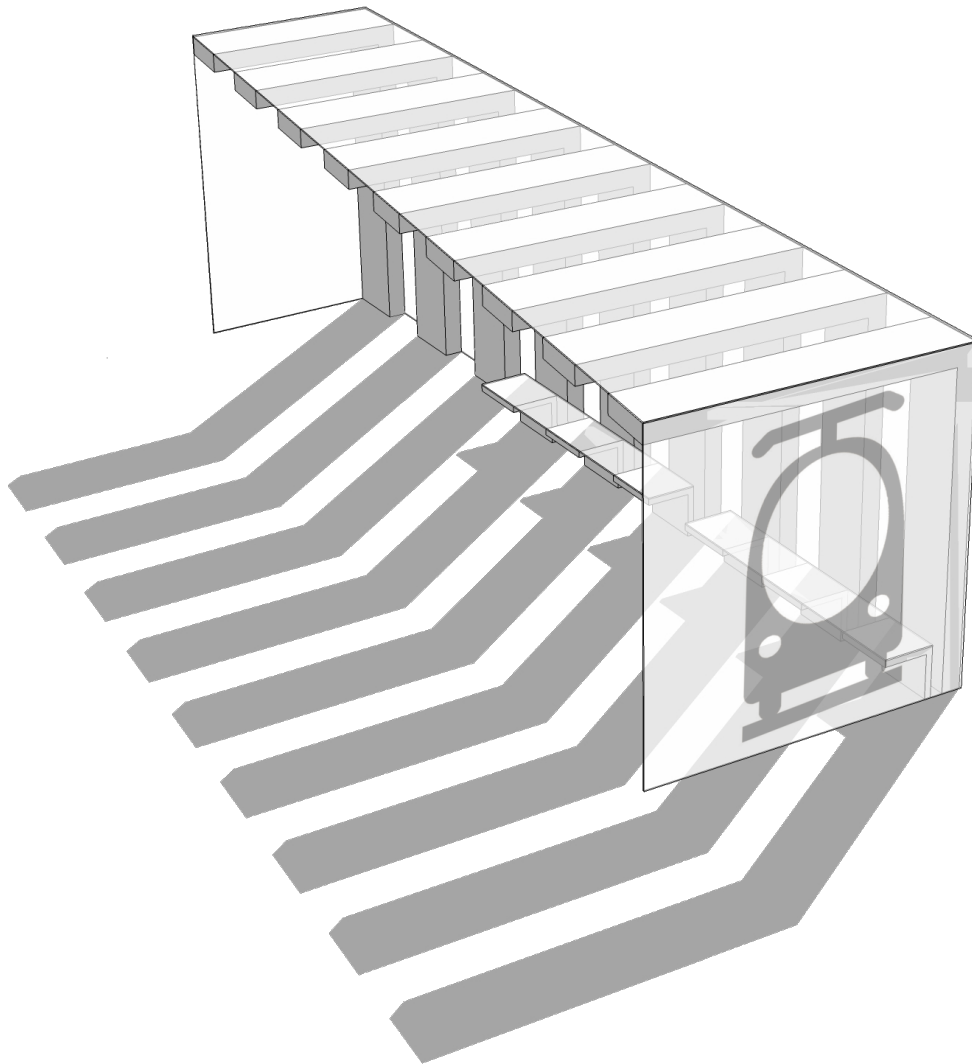


Huomiota pysäkillä on kiinnitetty myös pyöräpysäköintiin, jota toivottiin asukaskyselyssä erityisesti Turtolan alueelle. Pyöräpysäköintiä on järjestetty monipuolisesti joka puolelle pysäkkiaukiota, jotta eri suunnista tulevat käyttäjät huomioitaisiin parhaiten. Pyöräpysäköinnin tarpeen voidaan arvioida kasvavan vielä alueen asutuksen lisääntyessä ja joukkoliikenteen vaihtomahdollisuuksien lisääntyessä. Näin ollen sille on tilausta.

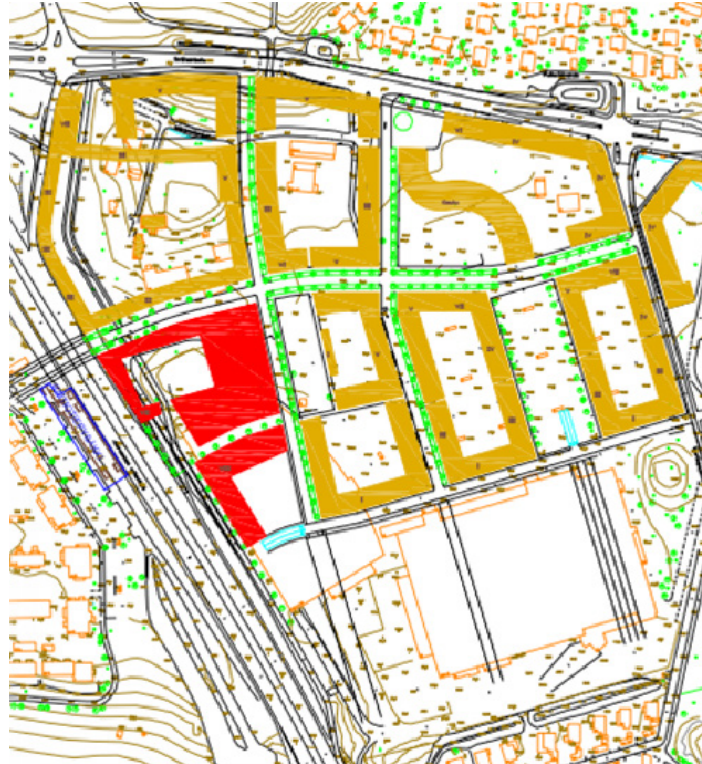
Katosdesignin inspiraationa toimivat raiteet. Halusimme katoksesta helposti muunneltavan, sopivan yksinkertaisen ja esteettisesti miellyttävän. Keveistä moduuleista ja lasista koostuva katoksemme onkin monimuotoinen ratkaisu, johon voidaan tarpeen mukaan integroida helposti esimerkiksi valaisimia, mainoksia ja näyttöjä. Katoksen lasiseen sivuseinään on upotettuna ratikan logo, mikä toimii samanaikaisesti sekä opasteena että tyylikkäänä brändäämisen tapana raitiotielle. Katos on pysäkillä käännetty katsomaan kohti lähestyvää raitiovaunua. Näin odottajien on helppo tarkkailla raitioliikenteen kulkua. Katoksen designia voidaan käyttää myös bussikatoksissa sekä pysäkkiaukion valaisimissa, taidetilassa, penkeissä sekä näyttö- ja kannatinpylväissä. Yhtenäinen design tekee pysäkkiaukiosta viimeistellyn ja persoonallisen kokonaisuuden.



Pysäkkiaukiomme yhdistyy shared space-periaatetta noudattavaan katutilaan, jossa ratikka, bussit sekä erilaiset kevyen liikenteen muodot kohtaavat vapaasti. Haluamme lieventää erottelua eri liikkumamuotojen välillä ja näin nostaa kevyttä liikennettä samalle tasolle raskaampien liikennemuotojen kanssa. Kun eri liikkumamuodot käyttävät samoja väyliä ja kunnioittavat toisiaan, muuttuu liikenne turvallisemmaksi ja kaupunkitila tulee yhä suurempien käyttäjäryhmien hyödynnettäväksi.



Kaiken kaikkiaan urban design-suunnitelmamme pyrkii kohti avoimuutta, erilaisten käyttäjäryhmien huomioimista, joukkoliikenteen käyttöasteen nostamista ja paikan tunnun lisäämistä. Miellyttävä pysäkkiaukio, hyvät reitit ja tyylikäs design nostavat Turtolan alueen profilia ja auttavat hyödyntämään raitiotien mahdollisuuksia tehokkaana ja ekologisena liikku-
mamuotona sekä kaupunkikehityksen suunnannäyttäjänä.



MORO-TUNNELI

Outi Koskinen, Erno Kouvonen, Anni Rantanen, Ville Turunen

YMPÄRISTÖ

Turtolan olemassa olevaa kaupunkirakennetta kehitetään suunnitelmassa nykyisestä markettien dominoimasta hajanaisesta ostosalueesta tiiviimmäksi ja kaupunkimaisemmaksi ympäristöksi. Townhouse-tyyppinen suurtontti ja kerrostalokorttelit vaihtelevine kerroskorkeuksineen sekä avoimien sisäpihoineen tuovat alueelle pikkukaupunkimaista tunnelmaa, yhdistäen sen täten myös luontevasti Muotialan alueeseen. Rakentamisen keskittäminen tiiviille alueelle Turtolassa mahdollistaa läheisen Kirkkosuonnotkon ja lidesjärven virkistysaluekokonaisuuksien säilyttämisen ennallaan, vaikka seisakkeen myötä rakennuskanta kasvaakin.

INFRA

Alueen poikki kulkeva pääajoväylä rauhoitetaan vain julkisen liikenteen käyttöön, jolloin väylästä muodostuu aluetta yhdistävä puistomainen bulevard. Muodostuvan jalankulkuväyhyksen houkuttelevuutta lisäävät myös kivijalkakaupat, jotka sijaitsevat pääkadun varrella. Alueelle suunnitelluista puistoista, aukioista ja sisäpihoista muodostuu verkosto, joka toimii samalla miellyttävänä kulkureittinä alueen läpi. Suunniteltuja puistoja on helppo muokata käyttäjäryhmien tarpeita vastaviksi: muun muassa koulun läheisyyteen on suunnitteilla monet eri lajit mahdollistavaa nurmikenttä, jonka toisesta päädystä löytyy koripallon pelaamiseen soveltuva pienempi kenttä.

Talvisin nurmikenttä muuntuu luistelukentäksi, mistä on myös iloa läheisen koulun oppilaille. Turtolan identiteettiä yhtäaikaista modernin kaupungin ja kyläyhteisön parhaat puolet yhdistävänä alueena kuvaa puolestaan muuntajalle suunniteltu aukio. Muuntaja palana vanhaa Tamperetta on nostettu aukion keskipisteeksi, jolloin se muuten modernissa ympäristössä toimii myös esteettisesti miellyttävänä maamerkinä.

Suurkorttelin ja pienempienkin kerrostalokorttelien läpi kulkevat pyöräily- ja kävelytiet tekevät alueella kulkemisesta mielenkiintoista Tampereelle uudenlaisena tilankäyttöratkaisuna. Suurkorttelin sisälle muodostuvat townhouse-mittaiset toimitotalot tarjoavat etupihoihlaan myös yrityksille uudenlaista tilaa: liiketoiminta voi laajentua – ainakin kesäisin – myös sisätoimistotilojen ulkopuolelle. Suurkorttelin sisälle jäävä suuri alue mahdollistaa myös alueella sijaitsevien, historiallisten maatalousrakennusten säilyttämisen. Kyseisiä rakennuksia voidaan myös ottaa uusiokäyttöön esimerkiksi ravintoloina tai kahviloina, jolloin suurkorttelin synnyttämä melusuoja tekee mahdollisista terasseista rauhallisia pysähtymispaikkoja muutoin vilkkaalla Turtolan alueella. Suurkorttelin sisälle on myös suunniteltu liikunnallisempia ajanviettomahdollisuuksia: muun muassa beach volley-kentälle ja tai ulkokäyttöön sopiville kuntosalilaitteille on tilaa suurkorttelin sisällä. Korttelien sisäpihoilla asuntoihin liittyvät yksityiset piha-alueet erotetaan kulkureiteistä ja julkisemmasta tilasta pensasaitojen tai muiden istutusten avulla.

ASUMINEN

Alueelle suunniteltu rakennuskanta on lähtökohtaisesti moneen eri käyttötarkoitukseen sopivaa. Niin toimitilat kuin asuinkäyttöönkin tarkoitettut tilat sekä myös päiväkodeille, neuvoloille tai kirjastoille sopivat tilat limittyvät luontevasti. Mahdollisia sijaintipaikkoja näille löytyy muun muassa osana keskustakorttelia, koulun yhteydessä sekä myös talojen kivijaloissa.

Raitiotiesaisaketta vastapäätä olevassa korttelissa on atrium-tyyppinen, tiellä päällystetty tori, jossa niin ulkoilmakahvilat kuin mansikkakojutkin kukoistavat kesäaikaan. Torilta on myös porrasmaanalaiseen pysäköintilaitokseen sekä WC-tilat. Torille avautuvat ympäröivän korttelin liiketilat, ja torilta johtavat rappuset korttelin alakerrassa sijaitseviin palveluihin. Alakerrasta löytyvät paitsi toinen sisäänkäynti pysäköintilaitokseen, myös elintarvikekauppa sekä kahvila. Elintarvikekauppaan liittyvä pohjakerroksen logistiikka-alue palvelee myös ainakin jätehuollon suhteen maantasossa sijaitsevia pikkukauppoja.

Alueen suunnitelma mahdollistaa myös asteittaisen täytöntöönpanon, niin että esimerkiksi Turtolaa keskeisesti määrittävä K-Citymarkettia ei ole välttämätöntä purkaa heti.

PALVELUT JA TYÖPAIKAT

Suunnitelma jättää myös hyvin mahdollisuuksia toimitotalojen rakentamiseen ja liikekeskusta on mahdollista laajentaa rakentamalla siihen lisäkerros. Citymarketin viereen puolestaan on suunnitelmassa kaavailtu monipuoliset musiikin harrastustilat tarjoavaa taloa. Raitiotie mahdollistaa raskaidenkin soittimien helpon kuljettamisen pidempienkin välimatkojen päästä, ja alueelle olisi myös tilaa rakentaa jopa maamerkinomainen, korkeampi rakennus jonka äänieristetyissä saleissa niin klassisen musiikin kuin thrash metal-harrastajatkin liikkuisivat sopusoinnussa. Sään niin salliessa musiikkitalon esitykset voisivat levitä myös ulkotiloihin, sillä alueelta löytyy myös esityksille sopiva, amfiteatterimainen aukio.

Kokonaisuutena Turtolan alueesta muodostuu monipuolinen ja eläväinen alue, jossa modernin kaupungin monet palvelut yhdistyvät perinteisestä pikkukaupunkimaisesta rakentamisesta parhaat puolet lainaavaan suunnitteluun. Rauhallisemmat sisäpihat liittyvät vilkkaampaan puistobulevardiin, toimitilat limittyvät sujuvasti yksityisasuntojen kanssa ja monet erilaiset aukiot sekä puistot mahdollistavat kokoontumisen yhteen niin urheilun kuin kulttuurinkin merkeissä.

Kerrosalaneliöt	m2
Asuinkerrostalot yhteensä	106 900
Townhouse	12 000
Toimitotalo	14 400
Liikekeskus pikkukauppoineen	1 500
Liikekeskus tavaratalo/market	4 000
Asuintalot puistokadun ja Sotilaankadun varrella	14 000
Townhouse-taloissa	1 600



VISIO

Turtolan kaupunkiraitiotiesisakkeen suunnittelun lähtökohtana on ollut luoda seisake, joka yhdistyy luontevasti olemassa olevaan Muotialan asuinalueeseen ja vastaa kasvavan Turtolan alueen palvelujen käyttäjien ja asukkaiden tarpeisiin. Seisakkeen suunnittelussa on pyritty urbaaniin rakentamiseen, joka on yhtenevää Muotialan rakennustyylien kanssa. Lisäksi suunnittelussa on huo-

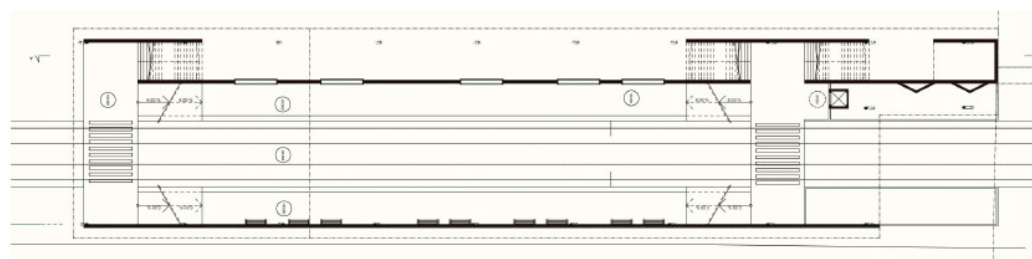
mioitu turvallisuus ja käyttömukavuus. Käytännössä tähän on pyritty asematyyllisellä ratkaisulla, joka erottaa seisakkeen turvallisesti Hervannan valtavyhlän liikenteestä ja johon on mahdollista luoda viihtyisät eri käyttäjäryhmiä palvelevat puitteet. Näyttävä seisake toimii tällöin myös Muotialan ja Turtolan alueet yhdistävänä maamerkkinä. Suunnitelmassa mahdollistuu massiivisempikin rakenta-

minen kustannustehokkaasti, sillä seisake on sijoitettu Muotialan ja Turtolan alueiden alapuolelle Hervannan valtavyhlän tasolle. Tästä huolimatta seisake on helposti saavutettavissa niin jalan, pyörällä kuin autolla, ja siitä on välitön vaihtoyhteys linja-autoihin uuden joukkoliikennetien myötä. Lisäksi seisakkeelle on esteetön kulku, jota sujuvoittaa henkilöhissi seisaketasojen välillä.

Yleissuunnitelma, pysäkin ympäristö



Pohjapiirros, alataso



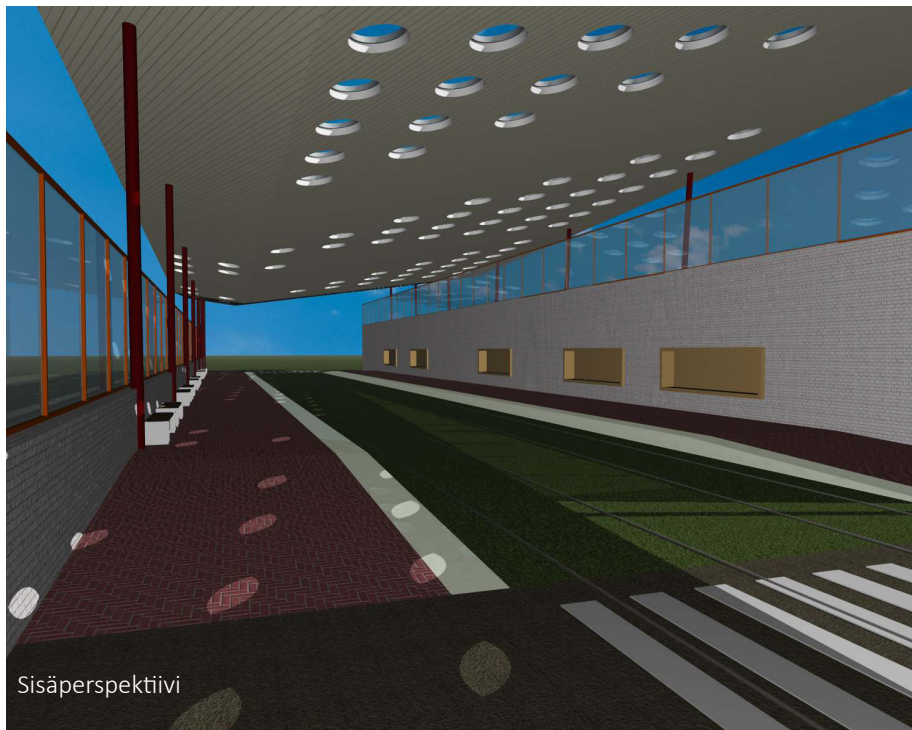
KÄYTETTÄVYYS

Seisakkeen edustalla on pieni puisto, joka erottaa seisakkeen Muotialan asuinalueesta ja luo siirtymän seisakkeelta eteenpäin. Joukkoliikennekatu ja sen linja-autopysäkit ovat vastassa heti seisakkeen rappujen päässä ja hissien välittömässä läheisyydessä, mikä mahdollistaa sujuvan vaihtoyhteyden. Pyörätiet johtavat seisakkeelle puiston kautta ja pyöräpysäköinti on seisakkeen ylätasanteella samoin portaiden päässä. Näin ollen seisake on hyvin helposti saavutettavissa. Kulkemista seisakkeella ja sen ympäristössä edesauttavat selkeä ja monipuolinen opastinjärjestelmä. Opastuksessa on kiinnitetty huomiota selkeyteen sekä pelkistettyyn ja tiiviiseen informaation välitykseen eri käyttäjäryhmät huomioiden. Tämä näkyy muun muassa pelkistetyissä raitiolinja-aikatauluissa, digitaalisissa näytöissä, universaaleissa symboleissa ja pistekirjoitusopasteissa.

RAKENNE

Seisakkeen rakenne koostuu laituritasosta, välitasanteesta puistoon ja katettuun pyöräpysäköintiin sekä ylätasanteesta joukkoliikennekadulle. Laiturialueen peittävä katto on aukotettu pyöreillä kattoikkunoilla luonnonvalon ja elävyyden lisäämiseksi laiturialueella, sekä pysäkkirakenteen tunnistettavuuden ja erottuvuuden lisäämiseksi sitä joukkoliikennekadulta lähestyttäessä ja tarkasteltaessa. Siirtyminen tasojen välillä tapahtuu portaita pitkin, esteetön kulkuyhteys joukkoliikennesillalta laiturin ja välitasolle hoidetaan hissillä. Porrassyöksy on yhteensä kolme eri kulkusuuntiin sijoitettuna. Kulkua laituritason puolelta toiselle tapahtuu raiteiden poikki seisakkeen päistä laituripolkua pitkin. Laiturita-

so on erotettu Hervannan valtaväylästä lasiseinällä. Tämän ansiosta ohikulkeva autoliikenne ei aiheuta huomattavaa meluhaittaa ja se suojaa matkustajia viistosateelta ja tuulelta. Lasiseinä tarjoaa kuitenkin näkymän seisakkeelle mahdollistaen näin myös yksityisautoilijoiden houkuttelun raitioliikenteen käyttäjiksi.



MATERIAALIT

Rakentamisessa suositetaan kestäviä materiaaleja. Kulkupinnat kivetään erisävyisillä vaaleilla luonnonkivillä. Seinät ovat paikallaan valettua valkoista ja sileäksi hiottua betonia, seinien puuverhoilut toteutetaan säänkestävästä luonnonsävyisestä puupaneelistä. Seiniin tehdään myös graffitinestokäsittely. Laituritason istumatasot sekä länsiseinän istumasyvennyksen pinnat toteutetaan säänkestävästä massiivipuusta. Kaiteet ovat mustaksi maalattuja teräskaiteita ja portaiden käsihoiteet puuta. Kattorakenne koostuu neljästä eri suuntiin kaltevastalappeesta ja sen runko toteutetaan teräsristikkorakenteena, verhoetaan alta kiiltävällä sään kestäväällä puupaneelilla ja kateaan vaalean harmaaksi värjättyä käsitellyllä kiiltävällä alumiinilla, myös sivut verhoillaan samalla alumiinimateriaalilla. Katon kannatetaan mustien teräspilareiden varaan. Katon pyöreät kattoikkunat varustetaan pyöreillä akryylisillä kattovalokuvuilla. Valoaukkojen yhteyteen on mahdollista integroida myös valaistusta.

KÄYTTÖMUKAVUUS

Seisakkeen laituritason viihtyisyyttä on luotu paitsi materiaaliratkaisuilla ja avaralla rakenteella, myös viheristutuksilla ja valaistuksella. Valaistus on integroitu paitsi katon aukotukseen, myös seinien rakenteisiin. Seisakkeelle asennetaan myös videovalvonta ilkeiden ehkäisemiseksi. Seisakkeen käyttömukavuutta voidaan lisätä myös monipuolisten palvelujen avulla. Suuri rakennekokonaisuus mahdollistaa palvelujen monipuolisen tuomisen ja räätälöinnin seisakkeelle sekä sen läheisyyteen. Seisakkeelle on mahdollista tuoda esimerkiksi julkisen liikenteen matkalippupalvelut, pankkiautomaatti sekä juoma- ja välipala-automaatteja. Seisakkeen edustalla olevaan puistoon on myös mahdollista tuoda palveluita ja toiminnallisuutta halutussa määrin.

Seisakkeessa yhdistyy urbaani ja rento tuttuus sekä turvallisuus ja käyttömukavuus. Suunnitelman ratkaisuilla ja valinnoilla seisakkeesta voidaan luoda viihtyisä seisahduspaikka, sujuva ohikulkupiste, mukavan arjen mahdollistaja sekä Muotialan ja Turtolan alueiden identiteetin rakentaja.



LEIKKIVÄ HALLILA

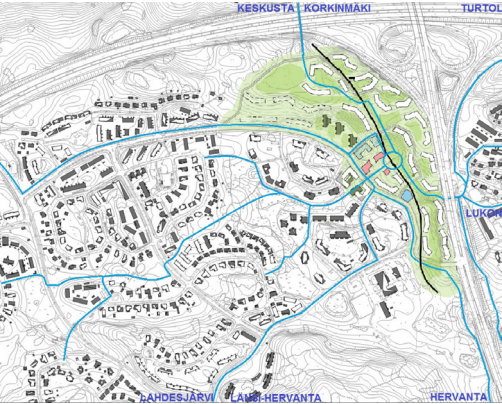
Mika Kilpeläinen, Maija Kovari, Saara Kristiansson, Anu Valli, Mikael Vuorinen

Hallila on Tampereen kaakkoisosassa sijaitseva hieman alle 3000 asukkaan asuinlähiö. Tampereen kaupungin tulevaisuuteen luotaavan raitiotiehankkeen myötä alueelle sijoitetaan oma raitiotiesaisake, mikä mahdollistaa Hallilan

kehittämisen viihtyisäksi ja aktiiviseksi kaupunginosaksi. Suunnitelmaan sisältyy alueen täydennysrakentaminen, uusien palvelujen tuottaminen ja uuden, modernin ja ihmisystävällisen urbaanin ympäristön luominen, joka avautuu myös

ohikulkeville ihmisille viihtyisänä ja tutustumiseen houkuttelevana paikkana.

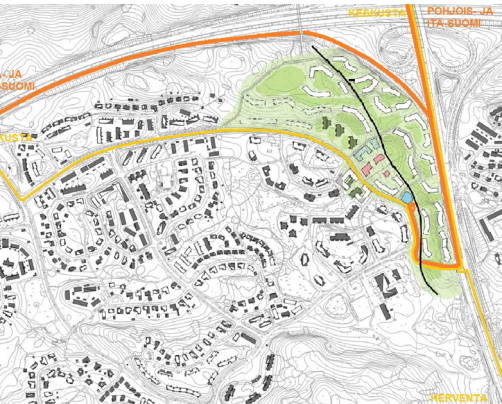
Uusi Hallila muodostuu vanhan Hallilan ja Hervannan valtavyölin väliin sijoitettavasta toiminnallisesta ja keidasmai-



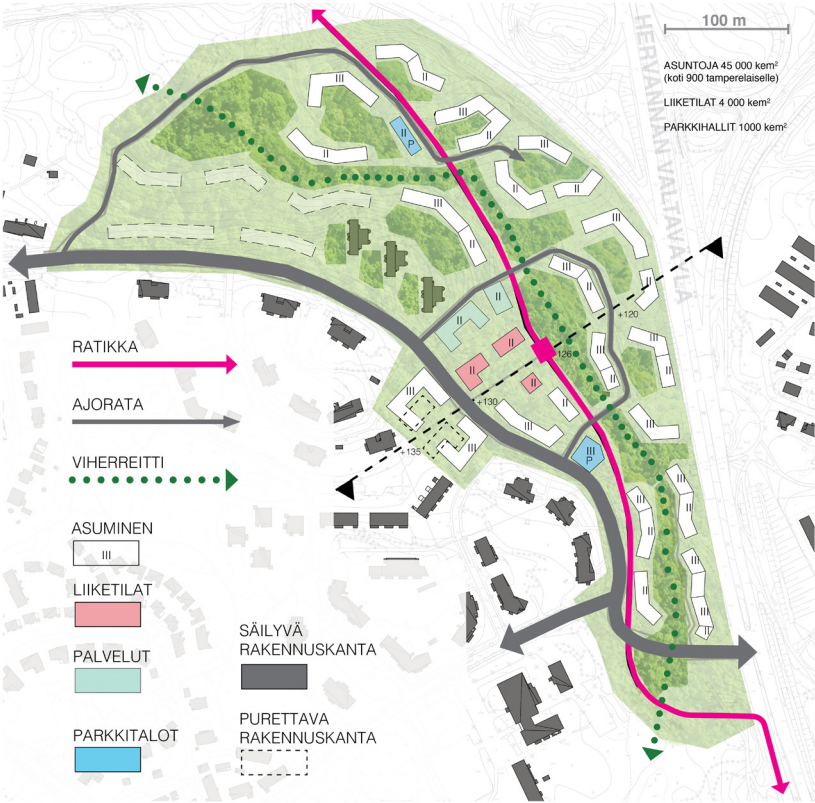
Polkupyöräreitit



Henkilöautoliikenne



Bussiliikenne

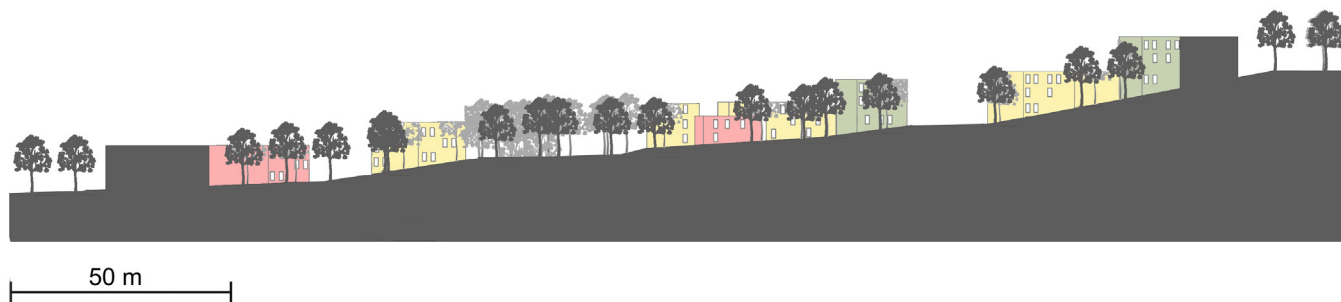


Yleissuunnitelma



Hälytys- ja huoltoajo

Alueleikkaus



sesta viherväylästä, jonka molemmille puolille sijoittuu paljon uutta erilaisille käyttäjäryhmille suunnattua rakennuskantaa. Viherväylä ohjaa alueella asuvia ja asioivia uusien toimintojen ja palvelujen läheisyyteen, joita ovat raitiotiesaisake, erilaiset elämiseen liittyvät palvelut, kaupallinen ympäristö, työpaikat ja useita toimintoja sisältävä puistomainen alueellinen keskus. Hallila kokonaisuudessaan tulee avautumaan tamperelaisille uutta asumista edustavana alueena, jota voidaan kuvailla sanoilla monimuotoinen, moderni, leikkisä, viihtyisä ja turvallinen.

Uuteen Hallilaan tullaan sijoittamaan 900 uutta asukasta ja 100 uutta työpaikkaa ja tulevien rakennusten arvioitu kerrosalalaskelma tulee olemaan 50 000 neliötä. Alueelle sijoitetaan merkittävässä määrin uutta rakennuskantaa, jotka suunnataan sekä asuin-, että toimistokäyttöön. Alueella tulee sijaitsemaan asuntoja erilaisten asukasryhmien tarpeisiin niin perheille, opiskelijoille, yksin asuville kuin ikääntyvillekin asukkaille. Alue-suunnitelmaan sisältyy muun muassa senioritaloja, joiden eri osia voidaan hyödyntää tarjoamalla asukkaille erilaisia asumiseen ja elämiseen liittyviä erikoispalveluja, kuten avustettua ja ohjattua asumista.

Uudelle modernille Hallilalle luodaan uusi kaupallinen ja toiminnallinen keskus. Sen ytimessä sijaitsevat raitiotieliikenteen seisake, toriaukio sekä puistomainen viheralue, jotka on suunnattu erilaisille käyttäjäryhmille. Alueen julkinen liikenne ja ihmisten toiminnan mahdollisuudet ovat määrittäviä tekijöitä alueen urbaanissa suunnittelussa. Asukkaiden omaehtoista

liikkumista mahdollistetaan viihtyisien ja toimivien kävely- sekä pyöräilyreittien muodossa. Alueelle tullaan sijoittamaan myös alueen asukkaiden ja muiden käyttäjien tarpeisiin autoparkkihalleja, jotka laadukkaalla ulkoasullaan luovat ympäristöön tunnelmaa sekä mahdollistavat muualta saapuvien autoilijoiden siirtymisen julkisen liikenteen verkostoon.

Uuden viihtyisän Hallilan olemusta kuvastaa parhaiten alueen läpäisevä viherväylä, jonka varteen tullaan sijoittamaan uutta asuinrakentamista. Tällä tavalla alueen asukkaille avautuu oman kodin välittömässä läheisyydessä elämisen laatuun vaikuttava viherympäristö, joka sisältää palveluja eri käyttäjäryhmille. Alueelle sijoitetaan korkeatasoinen lasten leikkikenttä uuden päiväkodin ja toriaukion lähituntumaan sekä leikkikentän yhteyteen aikuisten kuntoilualue. Muita alueelle suunniteltuja toimintoja ovat lasten talvinen pulkkamäki, koirapuisto, graffitimaalauksille suunnattu seinä, sekä puistoalue eri puulaeille, jota voidaan hyödyntää esimerkiksi piknik- ja riippumatopuistona.

Tämän suunnitelman myötä kotoisan Hallilan rinnalle luodaan uusi Hallila, jota voidaan kuvailla sanoilla leikkisyys, toiminnallisuus, turvallisuus, luovuus ja viihtyvyys. Alueelle sijoitettava uusi rakennuskanta muodostuu houkuttelevaksi ja saavutettavaksi asuinympäristöksi uuden raitiotieliikenteen myötä. Suunnitelmassa huomioidaan etenkin asukkaiden viihtyvyys painotamalla alueen toiminnallista tarjontaa sekä viherympäristöä, jolla on tutkittu olevan merkittäviä alueen viihtyvyyteen ja sen asukkaiden terveyteen liittyviä vaikutuksia.



LEIKKIVÄ HALLILA

Maija Kovari, Anu Valli, Mikael Vuorinen

Kaupunkiin rakennettavan raitiotien pysäkkien muodostama sateenkaarihelminauha toimii näkyvänä tulevaisuuden Tampereen esikuvana, sen myönteisen, tasa-arvoisen tahtotilan osoittajana.

Tampereen raitiotien seisakkeiden muodostama ketju symboloi – esikuvansa sateenkaaren tavoin – sekä yhtä, yhteistä kaupunkiseutua että sen rikasta monimuotoisuutta. Eri pysäkkien sateenkaarivärien keskinäinen tasapaino luo mielikuvan tulevaisuuden Tampereesta, jossa monimuotoisuus on olen-

nainen osa saumatonta kokonaisuutta, kaupunkiyhteisöä, jossa jokaisella kaupunkilaisella on oma erityinen, erilainen ja uniikki osansa.

Tulevaisuuden Tampere on kaupunki, missä moninaiset sävyerot tuottavat taivuteltua voimaa ja dynamiikkaa, mutta myös uutta harmoniaa ja sopusointua. Tampereen syke on yhteinen kokemus toimivatpa sen osat hektisesti valon nopeudella tai kiireettömästi läsnä olevasta harmoniasta nauttien. Sateenkaari-seisakkeet kertovat meille, että Tampereen

asukkaiden värikäs joukko on osa yhtä ja samaa elämän virtaa, sukupolvien ketjua. Jokainen seisakkeen käyttäjä näytetään tasavertaisena osana yhteistä, monimuotoista Tamperetta.

Tasa-arvo. Sateenkaareissa kaikki sen värit ovat tasa-arvoisia keskenään. Ilman sen jokaista värisävyä ei sateenkaarikaan voi olla oikea ja aito. Vastaavasti tulevaisuuden Tampere ja kaupunkiseutu taivottelee tilaa, jossa jokainen yksittäinen ihminen voi kokea olevansa kaupunkilaisena tasa-arvoisesti hyväksytty riip-

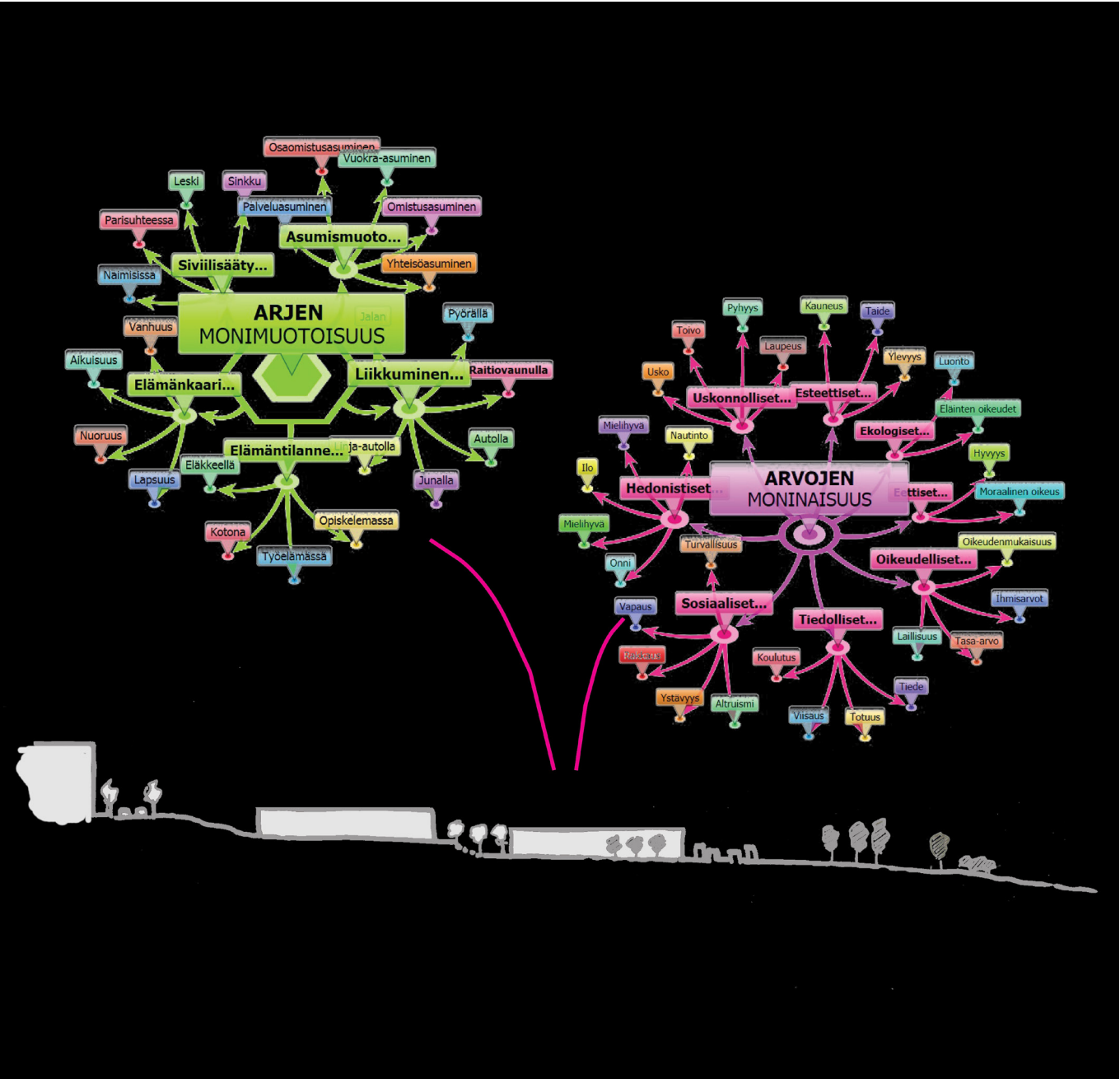
pumatta iästä, sukupuolesta, siviilisäädystä, asumismuodosta tai elämäntavasta. Kaikille on tilaa. Kaikille löytyy oma paikkansa yhteisestä kokonaisuudesta. Sävyjen erilaisuus luo harmonian. Tätä kaikkea tulevat Tampereen sateenkaariseisakkeet symboloimaan.

Seisakkeiden muotoilussa ja rakennusratkaisuissa korostuvat edellä mainittujen symbolisten seikkojen lisäksi mm. pysäkkien toimivuus, käytön ja liikkumisen sujuvuus, käytännöllisyys, selkeät ajattomat muodot, helppo skaalattavuus, värikkyys, hyväksyvä leikkisä valo sekä puhdas ilo.



VÄREILTÄÄN YKSILÖLLISET- MUOTOILULTAAN YHTENEVÄT

Konseptissa jokainen pysäkki on oman värisensä, auttaen alueiden tunnistamisessa. Sateenkaari symboloi yhtä yhtenäistä, monimuotoista Tamperetta.



Case (Hallilan seisake): Esimerkissämme leimallisesti leikkivän Hallilan ikioma seisake saa – kuten kaikki muutkin seisakkeet – oman sateenkaarivärinsä seisakkeita yhdistävästä sateenkaaren väripaletista. Sateenkaarimallissa seisakkeen tuleva väri riippuu siitä, kuinka etäällä tai lähellä Tampereen ydinkeskustan seisakkeita kyseinen seisake on. Mitä lähempänä seisake on keskustan seisaketta, sitä lähempänä kyseisen seisakkeen sateenkaariväri on vastaavaa keskustan seisakkeen sateenkaariväriä. Näin ollen koko raitiotielinja muodostaa sateenkaaren harmonisen väriskaalan keskustan ja eri päätepysäkkien välille. Tässä esittelyplanssissa voit nähdä eri pysäkkien muodostaman sateenkaarihelminauhan, jossa jokainen ”helmi” edustaa yhtä pysäkkiä ja sen väriä sateenkaaren varrella.

Muita näkökohtia sateenkaariseisakkeista:

Seisakkeiden perusilme on yksinkertainen ja selkeä, rauhallinen, mutta silti raikas. Seisake tuottaa arjessa käyttäjälleen positiivisia mielikuvia, innostaa luovuuteen ja tuo myös väriä pimeään, kaamoksen keskelle. Talvella pysäkki erottuu edukseen valkoisia sävyjä vasten. Väri toimii valoisana aikana mieltä virkistävästi olematta kuitenkaan liian värikäs. Kullekin pysäkillä tyypillinen paikallinen sateenkaariväri luo alueelle omaa identiteettiä erottaen sen muista saman linjan pysäkeistä ja pysäkkialueista. Seisake erottuu arkkitehtonisesti ympäristöstään ja on näin helpommin havaittavissa vieraammallekin joukko liikenteen käyttäjälle.

Rakenteellisesti seisake on yksinkertainen, kestävä, helppohoitoinen ja riittävän edullinen valmistaa. Se on helposti skaalattavissa kunkin seisakkeen vaatimuksiin ja matkustajamääriin sopeutuen. Sateenkaariseisakkeen karkaistu ja laminoitu lähes yhtenäinen lasipinta tuo läpinäkyvänä rakenteena turvallisuuden tunnetta ja tarjoaa riittävästi suojaa sateelta ja tuulelta raitiovaunun lyhyen odotusvälin ajaksi. Infotaulut ja muu tarpeellinen informaatio voidaan upottaa joko itse ra-kenteeseen, sen sisään tai pinoille. Turvalasin pinta on helppo puhdistaa eikä se suosi töhriöitä. Pinta kestää hyvin myös aikaa.

Kaiken kaikkiaan Tampereen sateenkaariseisakkeiden kaunis ja samalla tehokas ja toimiva ketju on paitsi hyvä investointi itse raitiotiehen ja liikenteen sujuvuuteen, myös merkittävä kaupunkikuvan kirkastaja ja uniikki imagotekijä, josta kaupunki voi olla ylpeä.

Yleissuunnitelma, seisakkeen lähiympäristö



Se on myös erilaisia ihmisiä yhdistävä, yhteisöllisyyttä tuottava suonisto eteenpäin pyrkivälle, tasa-arvoiselle Tampereelle ja koko kaupunkiseudulle, jossa tulevaisuudessa on nykyistäkin parempi asua ja elää.



HALLILAN PEHKUSUO

Mika Kilpeläinen, Saara Kristiansson, Antti Ollila, Kirsti Pohjankuru

Uusi Hallila on lämminhenkinen, pikukaupunkimainen ja ihmisystävällinen asuinalue. Ikääntyneet ihmiset tutustuvat nuorisoon ja yhdessä nauttivat elämänmakuisesta lähiseudusta.

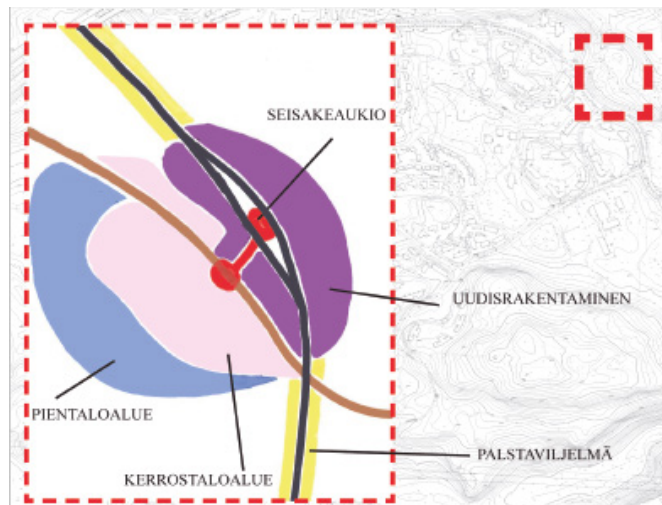
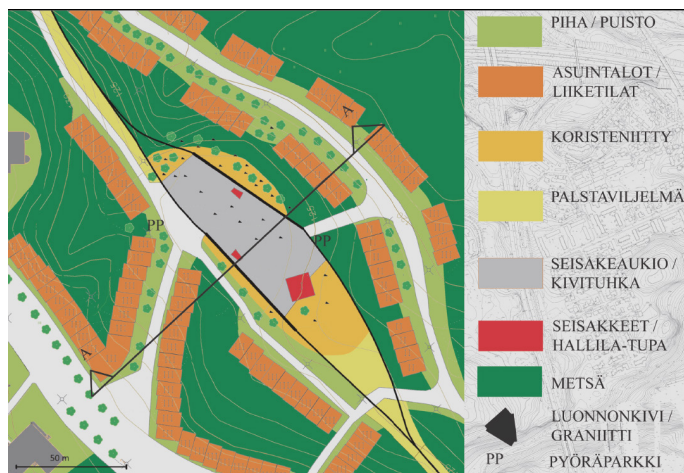
Uudet asuinrakennukset ovat tiiviisti rakennettuja ja enintään kolmikerroksisia. Rakennusten alakerroksissa voi olla liiketiloja. Raiteille johtavat väylät kulkevat siten, etteivät ne ole liian jyrkkiä edes pyörätuolilla kulkevalle.

Uusi Pehkusuo on myös palstaviljelypaikka. Viljelypalstat rajoittuvat raiteisiin ja yhteisväylään. Viljelypalstat voivat jatkua kauaskin raiteiden suuntaan. Kaupungista palatessaan viljelijä voi käydä kastele-massa palstaansa tai poimimassa kasvikia päivällistarvikkeiksi.

Pehkusuo- kadulla on yhteisaukio, jonka reunamilla on erilaisia palvelu- ja liike- kiinteistöjä. Tältä yläaukiolta alkaa kävelykatu kohti seisaketta. Kävelykadun

varrella on molemmin puolin kolmikerroksisia ja värikkäitä townhouse-taloja, joiden kivijalassa mahdollisesti liiketiloja. Kävelykatu päättyy raiteille. Niiden jälkeen on seisakeaukio, joka rajoittuu vastakkaisen suunnan raiteisiin. Raiteille on kulkuväylät myös raiteiden suuntaisesti sekä etelästä että pohjoisesta. Seisakeaukiolle on yhteisväylä myös raiteiden itäpuolelta.

Yleissuunnitelma, seisakkeen lähiympäristö



AUKIOT

Seisakeaukio rajoittuu etelässä ja pohjoisessa niittyn. Aukiota rytmittävät kivenlohkareet, joista toiset kannattelevat hirsi-istumia. Kivet muistuttavat Hallilan kallioista. Aukiolla on seisakkeen muotoja toistava kahvila- ja asiakas-palvelurakennus. Aukiot ja yhteisväylä on päällystetty tiiviillä kivituhkalla. Seisakeaukiolla on pyöräpysäköinti. Pehkusoukadulta alkaen kulkuväylä on kokonaan töyssytön raiteille asti.

OPASTUS

Seisakekatoksen sisäseinällä on linjakartta koko ratikkamatkalta. Seisakekatoksen ulkopuolella on seisakkeen ideaa toistava puinen pylvä, jossa on selvästi luettava valotaulu. Valotaulussa on raiteen menosuunnan päätepiste, esim. Hervanta. Tekstin alla 1. jälkeen aika minuuteissa seuraavan ratikan tuloon. 2. jälkeen aika minuuteissa sitä seuraavan ratikan tuloon. Seisakeelta poistuttaessa vierailija näkee puiset, mutta selkeät viitat eri suuntiin.

SEISAKE

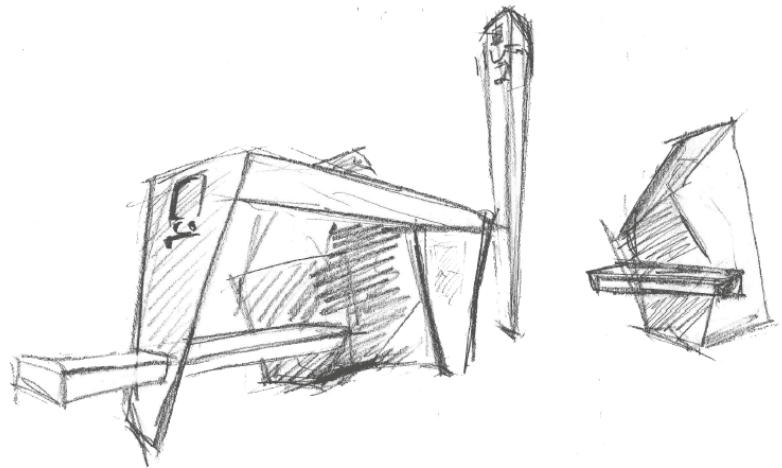
Seisakekatokset on rakennettu puusta, joka kyllästetään värittömällä aineella. Ilmiasu on suomalaisen karu. Katoksen korkeus on kolme metriä, pituus on neljä metriä ja syvyys on menosuuntaan noin metri ja tulosuuntaan noin pari metriä. Seisakkeen kaksi päätyseinää ovat maasta ylöspäin epämääräisesti leveneviä. Seisakkeen takaseinänä on kalliolohkare, mitoitetaan noin kaksi metriä korkea, runsas kaksi metriä leveä joka suuntaan. Lohkare on sellainen, mikä Hallilan kalliosta nyt irtoaa ja mitat asettuvat sen mukaan. Seisakkeen istuimena on jyhkeä hirsi, joka jatkuu katoksen alta sen ulkopuolelle. Seisakkeen sisäseinien puuosat ovat pohjoisen suuntaan sinisiä ja etelän suuntaan valkoisia.





MUUT PALVELUT

Seisakeaukiolla on kahvila- ja asiakaspalvelurakennus. Aukiolla on myös kuntoluvälineitä ja lapsille leikkialue kahvilarakennuksen välittömässä läheisyydessä. Asiakaspalvelurakennus on avoinna aina ratikoiden kulkuaikoina, koska rakennusta hallinnoi Hallilan nuorten yhdistys. Rakennuksessa on kokoustila viidellekymmenelle ja ajanviettomahdollisuuksia varsinkin nuorille, jotka itse ovat vastuussa järjestyksestä rakennuksessa.



Kurssille osallistuneet

Juho Rajaniemi

Yhdyskuntasuunnittelun professori, Arkkitehtuurin laitos, TTY

Minna Chudoba

Yliopistonlehtori, Arkkitehtuurin laitos, TTY

Johanna Hämäläinen

Sini Jussila

Stina Karhunmaa

Mika Kilpeläinen

Outi Koskinen

Erno Kouvonen

Maija Kovari

Saara Kristiansson

Jyri Lehtinen

Kalle Mälkki

Marko Nyby

Antti Ollila

Kirsti Pohjankuru

Anni Rantanen

Taina Riekkinen

Maiju Tanninen

Ville Turunen

Roni Utriainen

Anu Valli

Julia Virkkala

Mikael Vuorinen

Opiskelijat, TTY, TaY

Vierailuluennot

Hanna Montonen

Yhdyskuntasuunnittelupäällikkö, Tampereen kaupunki

Ville-Mikael Tuominen

Projektipäällikkö, Tampereen kaupunki

Virve Peteri

Yliopistonlehtori, Yhteiskunta- ja kulttuuritieteiden yksikkö, TaY

Jonna Kangasoja

Lasse Peltonen

Akordi Oy

Harri Melin

Sosiologian professori, Yhteiskunta- ja kulttuuritieteiden yksikkö, TaY

Tuuli Rantala

Tohtorikoulutettava, Tiedonhallinnan ja logistiikan laitos, TTY

Kalevi Korpela

Psykologian professori, Yhteiskunta- ja kulttuuritieteiden yksikkö, TaY

Kalle Vaismaa

Tutkijatohtori, Tiedonhallinnan ja logistiikan laitos, TTY

Julkaisussa käytetystä kuvamateriaalista vastaavat TTY:n henkilökunta ja kurssin opiskelijat.

MIKAEL VUORINEN



MIKAEL VUORINEN





TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO



TAMPEREEN
YLIOPISTO



TAMPEREEN KAUPUNKI